

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Año XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 3, calle. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Jueves 26 de Julio de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.896.

Fomento de los transportes marítimos

Siendo esencialmente marítima la nación española, dicho se está que la cuestión de los transportes por mar ha sido siempre muy importante para el desenvolvimiento de sus fuerzas productoras industriales y mercantiles.

No hay que esforzarse mucho para demostrar la solidaridad intrínseca entre las industrias marítimas y la economía nacional; por eso los transportes marítimos y la construcción naval han constituido en todo tiempo los cimientos de la existencia nacional en nuestra patria.

La navegación y el comercio tienen su esfera de acción en el mar y la verifican por medio del tráfico que requiere los instrumentos adecuados para llevar los productos y las mercancías a los países y a los mercados lejanos.

De ahí la importancia fundamental de los transportes marítimos. Entre las industrias que más directamente han experimentado el influjo de los adelantos modernos, figura la de los transportes por mar; por eso las características del régimen de los transportes marítimos tienen antecedentes y significación en todo el período evolucionista de la vida económica nacional.

No tiene, pues, nada de extraño que el fomento de los transportes marítimos ofrezca en todo ese lapso razones de preferencia en todos los órdenes de la actuación del Estado; razones que, lejos de debilitarse con el transcurso del tiempo, han ido afianzándose más y más, perfeccionándose por los adelantos científicos y adaptándose sucesivamente a las necesidades públicas y a las conveniencias del Estado.

Esa preferencia en la esfera marítima se ha hecho ostensible por medio de la protección oficial, más o menos explícita, y en forma unas veces directa, otras mixta, que ha dado lugar al intervencionismo del Estado en esos servicios, que en circunstancias determinadas son en cierto modo monopolizados por interés nacional en manos del Estado.

Ese intervencionismo lleva aparejada una participación económica en los transportes marítimos y en las construcciones navales, pues no hay duda que son verdaderos sectores de una misma industria.

Así como no hay transportes marítimos nacionales sin producción y sin industrias propias que sirvan de base al tráfico, haciéndolo solidario con la economía nacional, del propio modo no puede haberlos sin construcción naval nacional que produzca el barco, que es el instrumento propio del transporte; de modo que la bandera, el barco, sus elementos íntegros y las mercancías que transporta no son otra cosa que fases de una consolidación económica nacional.

Fomentar, pues, los transportes marítimos; proteger la construcción naval; auxiliar las industrias marítimas, es hacer patria; pues todo se concentra en el interés de ésta, ya que el transporte marítimo es prolongación directa o complemento del terrestre, y ambos nexos íntimos de la producción nacional, que resume en su esencia todas las energías físicas y morales del país, que necesita ser dueño de sus iniciativas, lo mismo por mar que por tierra.

En torno de la paz

En la Cámara húngara.—Declaraciones en favor de la paz

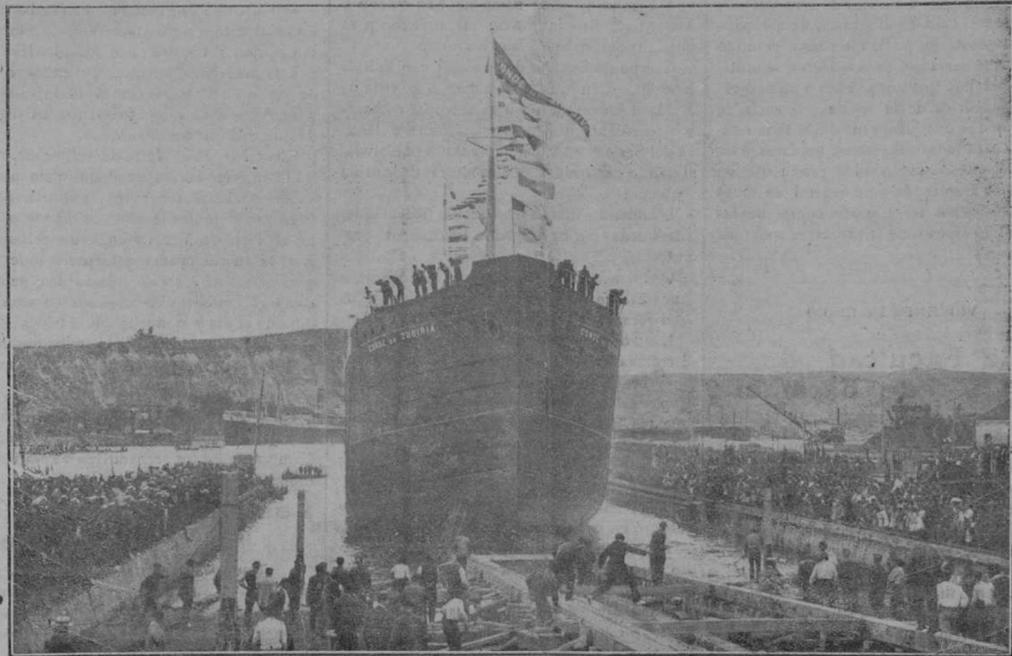
Relacionado con el discurso del canciller imperial alemán y con la resolución de la mayoría del Reichstag trató la Cámara de los diputados húngara los fines de la guerra y condiciones de paz. El conde de Tisza hizo constar que todos los factores de la vida pública húngara están en completa armonía con los factores decisivos del Imperio alemán.

El presidente del Consejo de ministros, conde de Esterhazy, manifestó:

«Hacemos esta guerra como una guerra de defensa, y tampoco al firmarse la paz será la conquista nuestro objetivo. Hemos expresado, al lado de nuestros aliados, nuestro deseo pacifista y nuestra buena disposición hacia una paz honrosa. (Aplausos generales en toda la Cámara.)»

El presidente del Consejo de ministros mencionó a continuación el discurso del canciller alemán, así como el acuerdo adoptado por el Reichstag de que la Monarquía prosigue la guerra sin carácter agresivo y sin propósitos conquistadores, y sólo en defensa de su existencia, y en provecho de una inteligencia y constante reconciliación de los pueblos.

Esterhazy prosiguió: «En los últimos días alcanzamos victorias al lado de nuestros aliados, que son una nueva prueba de nuestra



El barco «Conde de Zubiría» en el momento de entrar en el agua.

Publicamos hoy una vista del hermoso barco que la Sociedad Española de Construcción Naval acaba de botar al agua en sus astilleros de Sestao.

Se ha dado al nuevo barco el nombre de

«Conde de Zubiría», para perpetuar en él el nombre del ilustre presidente del Consejo de la Sociedad Española de Construcción Naval.

El «Conde de Zubiría» es un magnífico va-

por, de 7 000 toneladas, que honra a la industria naval vizcaína y pone una vez más de relieve los relevantes servicios que a la Marina española y a España presta con sus laudables iniciativas la Sociedad de Construcción Naval.

constante predisposición a la paz, y de nuestra inquebrantable perseverancia. No depende de nosotros, sino de nuestros enemigos, lo que repito por última vez de nuevo.»

En la Cámara de los Comunes.—Discurso de lord Cecil.—Ni conquistas ni dominio.

Lord Cecil, en la Cámara de los Comunes, ha declarado, contestando al diputado Dillon: «En líneas generales, nuestro primer principio para la paz es que no abandonaremos a nuestros aliados.»

Se ha hablado de Alsacia-Lorena; a Francia corresponde tomar una decisión, y a nosotros apoyarla. Este principio se aplicará a todos los aliados, particularmente a Serbia, para la cual están completamente comprometidos a exigir reparaciones y restituciones.

En cuanto hasta qué punto aceptamos el movimiento eslavo, el Gobierno desea libertar a las naciones eslavas oprimidas por otras razas. En la conferencia de la Paz el Gobierno presentará una forma especial de liberación.

El segundo principio por el que Inglaterra lucha es por la conclusión de una paz duradera y satisfactoria basada no en conquistas y dominio, sino en cualquier principio natural que garantice los Tratados de paz lo más posible contra los cambios o modificaciones futuras.

Exponiendo mi opinión personal—terminó diciendo—, la Gran Bretaña desearía ver hasta qué punto será posible concluir un Tratado de paz basado en la proposición de Wilson de establecer una barrera contra las guerras futuras.»

Los delegados rusos en Londres.—Una moción pacifista.

Según el Daily News, los delegados del Consejo de obreros y soldados de Petrogrado permanecerán sólo algunos días en Inglaterra, desde donde se trasladarán a París.

Aunque los delegados rusos no han declarado nada concretamente, no ocultaron al redactor del Daily News, que les interrogó, que su viaje tiene por objeto obtener la adhesión del partido británico a la conferencia de Estocolmo y decidir al Gobierno inglés para que conceda pasaportes a los socialistas minoritarios.

Ramsay y Mac Donald han presentado en la Cámara una moción pacifista.

Los delegados asistirán al debate a que dé lugar.

La Conferencia de los aliados

París, 26.—La Conferencia de los aliados ha celebrado su primera sesión en el Ministerio de Negocios extranjeros.

M. Ribot abrió la sesión y dió la bienvenida a los representantes.

Añadió luego que las Potencias aliadas van a examinar su acción militar en los Balcanes.

«Desde hace dos meses, un hecho nuevo ha surgido. Grecia, que hasta ahora se había visto imposibilitada, por la acción anticonstitucional de un poder personal, de entrar en la vía

donde sus intereses y sus tradiciones la lleva-

ban, puede ya hoy ponerse a nuestro lado, y su aceptación de nuestra causa modifica las condiciones en las cuales estaba hasta ahora la situación militar en los Balcanes.

Debemos—continuó M. Ribot—examinar ese nuevo estado de cosas, y estudiaremos juntos la composición del ejército de Oriente y las operaciones que se deben proseguir para modificarla.

Con una profunda satisfacción podemos reconocer que tres años de guerra no han debilitado nuestra unión ni nuestra voluntad de vencer. Francia se enorgullece de acogeros.»

Los miembros de la Conferencia acordaron guardar el secreto más absoluto sobre las declaraciones que se estudien.

La pérdida del «Eizaguirre»

Explicación de la catástrofe.

Las Palmas, 25.—Ha llegado, procedente de Capetovn, el vapor español «Yuste» conduciendo 22 naufragos del vapor español «Eizaguirre», hundido el mes pasado en el cabo de Buena Esperanza por chocar con una mina.

Los tripulantes estuvieron en la Comandancia de Marina, prestando declaración.

Dicen que el choque ocurrió a las tres y media de la mañana.

Entre los naufragos viene el segundo oficial, pues los demás se ahogaron.

Los calores se dejan sentir aquí de tal forma, que todos estiman hace años no hizo con la misma intensidad.

Casi toda la cosecha de uva y otras frutas se han perdido.

Por esa causa se están instalando nuevas industrias, fabricándose harinas de plátanos, de sabor riquísimo y gran valor nutritivo.

Los resultados obtenidos son magníficos en los niños de todas edades.

En breve se comenzará a exportarse a la Península y el extranjero, donde ya han hecho muchos pedidos.

Hemos hablado con algunos de los naufragos del «Eizaguirre», los cuales dicen fué hundido por una mina que iba a la deriva.

El hecho ocurrió en Mayo último, a 25 millas de Capetovn.

Los salvados son 24 tripulantes y un pasajero.

Dicen que si la explosión se hubiera retrasado sólo cinco minutos, todos los pasajeros y tripulantes del «Eizaguirre» se hubieran salvado.

El choque se realizó en la bodega número 2.

Como la catástrofe ocurrió de madrugada, y sólo velaba la tripulación de guardia, y todos los demás dormían cuando se salió a cubierta, el salvamento era imposible, pues el vapor estaba partido en dos mitades.

Muchos perecieron por los efectos de la explosión.

El único bote que llegó a Capetovn hizo un viaje muy penoso por estar el mar alborotado y ser la lluvia torrencial.

Los naufragos están muy agradecidos por las atenciones recibidas del cónsul español en Capetovn.

Muchos de los naufragos tienen aquí amistades que los agasajan.

En la nueva Rusia

La formación del nuevo Gobierno.

Petrogrado, 26.—El nuevo Gobierno ha quedado así constituido:

Presidente, ministro de la Guerra y de Marina, Kerinski.

Nekrassoff, ministro sin cartera, en funciones de presidente durante las ausencias de Kerinski.

Tereschenko, Asuntos Exteriores.

Tsereteli, Interior, Correos y Telégrafos.

Pyrshkénoff, Abastecimientos.

Tchernoff, Agricultura.

Skobelev, Fomento.

Wladimir Lwoff, Santo Sínodo.

Godner, Inspector general.

No se han provisto aún las carteras de Hacienda, Justicia e Instrucción.

Declaraciones de Kerinski.

Petrogrado, 26.—El presidente Kerinski ha declarado:

«El problema planteado ahora es la concentración y unidad del Poder.»

El Gobierno sólo tiene por objeto la defensa del Estado contra la disgregación por la anarquía y la salvación del ejército.

Apoyándose en la confianza de las masas populares y del ejército, el Gobierno salvará a Rusia y mantendrá su unidad a sangre y fuego, si no bastasen los llamamientos al honor.

Quienquiera que sea, nadie podrá aprovecharse de esta situación para intentar el restablecimiento del régimen anterior a la revolución. En estos momentos es menester que la población olvide sus intereses personales en aras de los del Estado.

La situación en el frente es muy difícil y exige medidas heroicas.

Estoy, sin embargo, convencido que la organización del Estado es fuerte para curar sin amputación parcial; pero en todo caso, el Gobierno cumplirá su deber, fortificando y ampliando las conquistas de la revolución, y pondrá fin resultante a la actividad criminal de los traidores.»

La persecución de Kerniski.

Petrogrado, 26.—Registros efectuados en casa del judío convertido Nebaneker (a) Steklar, uno de los partidarios más fanáticos de Lenine, han dado por resultado el descubrimiento de fardos de proclamas, llamando a la población contra los judíos que se unieron al Gobierno y a Miliankol.

Se cree que dichas proclamas son la respuesta de los leninistas a la moción de la comunidad israelita de Petrogrado, que llamaba a los judíos para que luchasen con el Gobierno en contra de los anarquistas.

También se ha encontrado mucha propaganda en el hotel ocupado por los maximalistas.

Comercio, industria y navegación

Intima conexión con los problemas nacionales tiene la reconstitución metódica de la Marina, tanto de guerra como mercante; así es que hablar de regeneración de la Patria es casi lo mismo que ocuparse de la restauración de nuestro poder naval.

Quienes han tenido ocasión de estudiar y seguir, paso a paso, la intensa evolución económica de España, han podido percatarse de esa conexión, que se inicia con un movimiento avasallador en pro de las industrias nacionales, casi todas abandonadas en poder de la iniciativa extranjera.

La nacionalización, pues, de las industrias patrias ha sido el primer síntoma de verdadera importancia que se ha presentado a la investigación de los fomentadores del poder marítimo nacional.

La minuciosa labor de los Congresos y Asambleas económicas, en folletos, trabajos periodísticos, conferencias e informaciones de carácter público en materia de evolución industrial, ha ido marcando, en lo que va transcurrido del presente siglo, trazos indelebles del anhelo de la opinión en pro de la reconstitución de la escuadra y de la flota comercial, en forma que esa tutela de las industrias nacionales comienza a sacudirse con ocasión de la construcción de barcos militares y mercantes.

Ahora mismo las razones que integran la urgencia de una orientación marítima se fundamentan en la necesidad de que la industria naval se baste a sí misma con los recursos propios, creando los que hasta aquí ha sido preciso adquirir en el extranjero, y preparando la fabricación de piezas y materiales que requieren concentración de objetivos armónicos con el fin supremo de la defensa nacional.

Resulta palmaria la necesidad de que la política marítima española impulse esos objetivos, coordinando esos elementos primarios y fijando con organización suficiente la órbita en que la protección nacional se determine y avance con seguridad hacia la eliminación de esas tutelas exóticas que hará de las industrias del país manantial peregrino de riqueza.

De modo que como fundamentos de la reconstitución marítima hay que atender, en primer término, a organizar la protección de las industrias; a que la producción nacional se pueda desarrollar y crecer por el impulso de su propia savia; a que todas nuestras industrias marítimas y todos nuestros medios de acción comercial conecten, por relación lógica, con los transportes y medios de relación terrestres y marítimos con las otras manifestaciones de vitalidad del país, y ese será el modo como lo económico, lo marítimo y lo militar-naval-comercial, formen un verdadero cimiento de las industrias españolas.

Esta es la verdadera política que conviene seguir a España; pero no se logrará mientras los partidos o agrupaciones turnantes en el Poder no emiendan sus programas, evolucionando ellos en primer término, soltando el lastre inútil de logomaquias de derecho político, que por estar garantida su aplicación en las leyes orgánicas no han menester que se insista de un modo tan sistemático y campanudo en su virtualidad, que nadie puede ya poner en tela de juicio.

Logrado esto en la organización política de esas agrupaciones, viene el segundo término o fase, que consiste en reemplazar esas huecas logomaquias con afirmaciones rotundas y constitutivas del fundamento comercial, industrial y marítimo que, armónicas con el ideal económico, han de realizar esa gran evolución en los impulsos nacionales hacia realidades de progreso substancial con la misma nacionalidad, cuya independencia ha de brotar espontánea con todas sus garantías en el hecho natural de que la Patria se baste a sí misma en sus determinaciones de producción, de comercio, de industria y de navegación; programa trascendental que, por no ser nuevo, pero sí útil y conveniente a los intereses públicos, constituye la esencia en la actuación de esos organismos íntimamente enlazados con el interés público, y que no son otra cosa que las Cámaras de Comercio, de Industria y de Navegación.

No de otro modo ha de exteriorizarse esa íntima conexión a que aludimos al principio entre los problemas nacionales y la reconstitución marítima; pues no cabe dudar, ni por un instante, que, determinados provechosos flujos, harán con el tiempo tan robusta a la Patria española que pueda contemplar sin zozobra todas las modificaciones que a consecuencia de la guerra europea haya precisión de introducir en el mapa mundial, que podrá ser cercenado en algunos aspectos, y considerablemente ampliado en otros, todo en beneficio de la civilización, a la que todos los pueblos del globo tienen que rendir el debido homenaje; y a que la nación no se puede ni se debe sustraer.

DESDE EL TABLONCILLO NOVILLADA

SEIS DE CONCHA Y SIERRA

Vaquero, Félix Merino, José Sevilla Vázquez.

Pobre D. Julián!

Antes de reseñar lo que aconteció ayer tarde en el ruedo madrileño, he de dedicar unas líneas como elogio póstumo del que hasta ahora, en cuyas primeras horas dejó de existir, víctima de un trágico accidente de automóvil, ha sido empresario de nuestra Plaza y de otras muchas de provincias, D. Julián Echevarría, el popular, simpático y opulento bilbaíno Julián, como le llamábamos todos los que a los menesteres taurinos nos dedicamos.

La vida de un hombre activo, inteligentemente financiero, joven, plético de salud y en todo el apogeo de su popularidad, ha sido truncada por el fatalismo que en misterioso accecho a todos nos espera para hundirnos sus garras cuando plugue a la Implacable detener el minutero del reloj existencia ¡Es ley infrangible de la Vida!

Pobre Julián!

Bien halles en paz descanso eterno en el regazo de la madre tierra.

Poco bueno hay que anotar de la novillada de ayer. La tarde, entelada y excesivamente bochornosa, y la entrada, muy buena.

Los novillos de don Celsa, bien presentados, no hicieron nada por abrillantar su divisa.

Hubo cuatro mansos y dos con su algo de bravura.

Vaquero, que al dar la tercera verónica en su primero fue volteado por ceñirse demasiado, estuvo valiente y cerca con la muleta, tratando de apoderarse del toro, que estaba reservón, escarbaba y humillaba.

Con una corta habilísima en lo alto, metiendo muy bien la franca, tumbó al primero de la tarde.

En el cuarto se dejó torar del novillo, que no tenía más sino que era tuerto del derecho; pero estaba suave y noble.

Vaquero bailó y no se apretó en un solo pase. Dió un pinchazo, media tendida y dos descabellos.

Félix Merino veroniqué superiormente a su primero, sobresaliendo tres lances por el izquierdo, que fueron magros, del más puro belmontismo. Dió una media verónica de fenómeno, e hizo quites oportunos, toreros y valientes.

No tuvo suerte con los toros. Le toró uno manso y otro tuerto del izquierdo y bronco. En ambos estuvo muy torero y demostró estar enterado. A mí me gusta más con la muleta que con el capote. Cuando le toque un toro bravo, levantará al público, porque—y lo afirmo rotundamente—es un buen torero el joven valisoleño, que no pierde la cara a los toros ni se amilana. Un pinchazo alto a toro humillado, una corta tendida y cuatro descabellos empleó en su primero, y dos pinchazos sin estrecharse y una entera y contraria perfilándose esta vez con el cuerno contrario y metiendo muy bien la muleta. Oyó palmas abundantes.

El debutante, José Sevilla Vázquez, apadrinado, según los mentideristas, por Joselito Gómez, está aún muy verde para torar en Madrid. El toro del debut fue manso. Quiso dar el quiebro de rodillas y dos con el capote al brazo, que si la res hubiera sido brava habrían resultado bien, pues esperó valiente y le marcó bien. Es tranquilo y tiene ese tono medio que a mí me gusta que tenga un principi-

plante: ni es temerario con exceso, cualidad que va casi siempre unida a la ignorancia, ni es un engañado. Está desentrenado, poco torado; creo que cuando toree 20 ó 30 corridas en provincias podremos aplaudirle en los Madrides. Al matar cruza bien y pincha arriba. En su primero, desgraciado. Oyó dos avisos y tuvo la suerte de descabellar cuando ya iba a sonar el tercer trompetazo.

En el último, regular.

En fin...

Severito.

MISCELANEA TELEGRAFICA

Salvamento heróico.

El Ferrol, 26.—El guardia municipal José Espiñero, de servicio en el muelle, vió a dos niñas que se bañaban, y que, arrastradas por la corriente, corrían peligro de ahogarse.

El guardia se arrojó al mar y consiguió recoger a las niñas cuando ya estaban medio asfixiadas. El público aplaudió al humanitario guardia, el cual ha sido recompensado por el alcalde.

Choque de vehículos.—Un herido grave y dos leves.

Huesca, 26.—En las inmediaciones de Graus un automóvil del servicio público chocó con una galera de las obras de la Catalana.

Este vehículo se hallaba en mitad de la carretera, reparando una avería.

Como consecuencia del accidente resultó herido de gravedad el «chauffeur», Pedro Hatala Perrero, natural de Lérida, y con lesiones de menor importancia los viajeros D. Antonio Sisa y D. Isidro Regule.

Todos ellos fueron asistidos en Graus. Se atribuyó el choque a una distracción del referido «chauffeur».

La Cámara griega.

Atenas, 26.—Se ha reunido la Cámara de los diputados, leyendo el presidente del Consejo, Sr. Venizelos, el decreto de convocatoria, que los diputados acogieron con frenéticos aplausos.

La Cámara aplazó después las sesiones, y probablemente el lunes se reunirá para elegir las Comisiones.

Los diputados de la minoría, ausentes hoy, asistirán a las sesiones, después de la elección de la Comisión de la Cámara.

El crimen de un guarda.

Badajoz, 26.—En el inmediato pueblo de Don Benito el guarda jurado de la Comunidad de Labradores, Pedro Delgado, cuestionó con el guardia municipal Tomás Morcillo, al que disparó un tiro, produciéndole la muerte. El móvil del crimen fué el haber reprendido a la víctima a la familia del agresor.

Las obras del puerto.

Cádiz, 26.—Los diputados, senadores, Ayuntamiento, Diputación, Cámara de Comercio, Sociedad Económica de Amigos del País, Prensa y otras fuerzas vivas de la población, han telegrafiado al ministro de Fomento rogándole se resuelva en seguida con informe favorable la petición de los contratistas de las obras de este puerto.

Robo importante

Detención del ladrón.

Con motivo de hallarse mudando de su actual domicilio, calle del Prado, 28, segundo, la marquesa de Castelaau, madre de D. Carlos Caro, conde de Cuevas de Vera, estaban varios operarios ocupados en dichos menesteres.

Uno de ellos, llamado Miguel Rincón, aprovechando un descuido, forzó un cajón de una mesa, y sustrajo dos sobres que contenían

15.000 francos, varias monedas francesas y una cigarrera de plata.

De cubierto el robo, puso D. Carlos el hecho en conocimiento del inteligente comisario Sr. Fernández Luna, el cual comisionó a los agentes Sres. Barzi y Martín Ortiz, que al poco tiempo de recibida la orden, detenían al ebánista Miguel Rincón, en la seguridad de que era el autor.

Conducido a la Dirección de Seguridad, donde confesó ser el que había cometido el robo, y que en su casa, Lope de Vega, 49, tercero, estaba enterrado todo lo sustraído.

Personáronse en aquel sitio los agentes señores Haro y Santos, y después de un minucioso registro hallaron debajo de un ladrillo, y envuelto en un papel, 9.885 francos en billetes franceses y la pitillera.

Tanto el Sr. Fernández Luna como sus agentes merecen mil plácemes por la prontitud con que han realizado este servicio.

HUNDIMIENTO EN UNA MINA

Murcia, 26.—Poco después de reanudar el trabajo en el pozo «San Juan», de la mina de «San Francisco», los obreros Ginés Navarro Lorente, de cuarenta años; Manuel Izquierdo, de veintidós; Alfonso Hernández Martínez y Bartolomé Izquierdo Ponce, ambos de diez y siete; Asensio Mármo Paredes, de diez y seis, y Cristóbal Tortosa Flores, de treinta y uno, se produjeron un desprendimiento de tierras, quedando todos ellos sepultados.

Advertidos los compañeros de lo ocurrido, comenzaron inmediatamente los trabajos de salvamento, prestando también auxilios la pareja de la Guardia civil de servicio en la mencionada mina.

Cuando se logró extraer el cuerpo de Ginés Navarro Lorente, éste era cadáver.

Los demás obreros sufrieron lesiones de alguna gravedad.

El Centro de pasivos

El presidente del Centro general de pasivos de España, coronel retirado D. Francisco Ibáñez Aranda, continúa incansable en su labor benéfica para la clase. El martes ha sido recibido, acompañado de un vocal de la Junta de gobierno, por los directores de las Compañías de ferrocarriles del Norte y Mediodía, señores Boix y Peironcey, para interesarles en la continuación del uso del «carrete» de los jefes y oficiales del Ejército, al pasar al retiro; asunto que ya estaba planteado ante aquéllas por el ministro de la Guerra, y que, por ser de justicia, interesa actualmente a la opinión militar.

La Comisión no salió mal impresionada de tan amable entrevista.

El sábado próximo 28, a las seis de su tarde, se celebrará Junta general ordinaria para dar cuenta de los asuntos del trimestre último.

La muerte de Echevarría

Ayer se recibió la noticia de haber fallecido en Miranda D. Julián Echevarría, a consecuencia del accidente de automóvil que sufrió hace pocos días.

La triste nueva de la muerte del empresario de la Plaza de Toros de Madrid se propagó bien pronto, durante la noche de ayer, por las tertulias y Centros taurinos de esta corte, produciendo la impresión de dolor consiguiente.

Los numerosos amigos con que el Sr. Echevarría contaba hicieron patente a la familia

del finado su pésame, enviando a Bilbao y al convento del Espino muchos despachos. Descansen en paz.

NOTAS POLITICAS

De conformidad con lo que ayer anunció el ministro de la Gobernación, hoy quedará levantado en Valencia el estado de guerra.

Muy en breve vendrá a Madrid el gobernador civil de Barcelona.

Le traen diferentes asuntos que afectan a aquella capital, y para tratar de ellos con el Gobierno, éste ha autorizado al Sr. Matos para que venga.

Es indudable que uno de esos asuntos será el relativo a la provisión de la Alcaldía de Barcelona, de la que el Gobierno no se ocupará hasta tanto se encuentre en Madrid el señor Matos.

El Sr. Sánchez Guerra recibió anoche a los periodistas, manifestándoles que seguía la tranquilidad en toda España.

Consejo de ministros.

A la entrada.—A las once de la mañana se ha reunido el Consejo de ministros en la Presidencia.

El jefe del Gobierno, antes de reunirse con sus compañeros, recibió algunas visitas, entre éstas una Comisión de Isla Cristina (Huelva), que fué a interesarle gestione del Gobierno portugués la modificación de la ley de pesca de la vecina República, que sólo permite pescar a seis millas de sus costas.

El ministro de Instrucción pública llevaba al Consejo varios expedientes de crédito para la reparación de los daños causados por los incendios ocurridos en las Facultades de Medicina de Zaragoza y en la de Farmacia de Madrid.

Otros créditos son para diversas atenciones de su departamento.

El ministro de la Gobernación someterá a la aprobación de sus compañeros una propuesta del Consejo de la Caja Postal sobre límite de imposiciones en la misma.

El ministro de Gracia y Justicia dará cuenta al Consejo de algunas reformas en el personal subalterno de su ministerio, mejorándoles el sueldo a base de una amortización de vacantes.

El ministro de Estado, contestando a preguntas de los periodistas, manifestó que no tenía noticias oficiales de la ruptura de la Argentina y Siam con Alemania.

Ratificó su propósito de salir esta tarde para Santaner.

Los demás ministros no hicieron manifestación alguna de interés.

NOTICIAS

La acreditada Academia preparatoria de nuestro querido amigo D. José Bernardo de Paredes acaba de obtener nuevos y merecidos éxitos que acreditan la competencia y el celo de su distinguido profesorado.

En las oposiciones a plazas de empleados de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte han obtenido plaza, como resultado de los brillantes ejercicios realizados, los alumnos señores Antonio de Prada, Fernando Ladera, Ildefonso Medina, Antonio de Miguel, Félix Fernández, Domingo Gómez, Eulogio Sevilla, Gustavo Martínez, Emilio de la Concha, Martín José Eguiluz.

Reciba nuestra enhorabuena por tan señalados triunfos el Sr. Bernardo de Paredes.

INFORMACION DE GUERRA

Destinos y situaciones.

Se concede el relevo voluntario al teniente coronel de Estado Mayor D. Cristóbal

Cueto y Avila, y, por enfermo, al capellán primero D. Gregorio Pons Florits.

Se publicará mañana propuesta de destinos de capellanes del Clero castrense y de Artillería.

Gratificaciones.

Se concede la gratificación de efectividad al obrero aventajado de primera del personal del material de Artillería D. Jaime Valverdú.

Profesorado.

Destínase de ayudante de profesor a la Academia de Infantería al primer teniente D. Antonio Azpiazu Tato.

Licencia.

Se concede un mes de licencia, por enfermo, al subinspector veterinario de segunda D. José Urbina Ayala.

Rectificando una falsa información

El Mundo de ayer trata en su primera plana del pago del impuesto de vendedores de café en la vía pública, y relaciona con este asunto, hasta el punto de darle cabida en el subtítulo del artículo que a ello dedica, una recomendación que dice existe en favor de un industrial de les de referencia, hecha al alcalde por el ministro de la Guerra.

Consultados los antecedentes de la Secretaría del ministro, resulta que un vecino de Robledo de Chavela, de cuyo pueblo es hijo adoptivo el general Primo de Rivera, y en cuyo término tiene una finca, se dirigió al marqués de Estella pidiéndole una carta de presentación para el anterior alcalde, duque de Almodóvar del Valle, lo que hizo el general con mucho gusto, como lo hace con cuantos se le dirigen y estima acreedores de ser atendidos.

Posteriormente, al entrar el nuevo Gobierno, el mismo vecino le pidió otra carta de presentación para el nuevo alcalde, y, como anteriormente, le sirvió proporcionándosela.

El ministro de la Guerra, ni antes ni después, ha sabido ni sabe nada del asunto de que fuese a hablar al alcalde ese industrial, vecino de Robledo, ni por tanto existe esa carta que, según el articulista de El Mundo, corrió de Negociado en Negociado. Se trata solamente de una carta de presentación.

Siendo esto así, es muy de lamentar que periódicos serios acojan en sus columnas tales noticias, escritas sabe Dios con qué intención; noticias a las que no conceden crédito cuantos conocen la ecuanimidad del marqués de Estella, cada vez más respetado por su imaculada historia y su claro proceder de toda la vida.

Espectáculos para hoy

EL PARAISO.—A las diez, éxito de la Compañía de zarzuela.—El sueño de Pierrot y El cuento ilustrado—Vervenas, baile, Grandes partidos de pelota por señoritas. Entrada 0,50.

PARQUE IBERIA.—(Ronda de Atocha, 23) Cinematógrafo, bailes, y conciertos por una notable banda, todas las noches desde las nueve y media.

JARDINES DEL BUEN RETIRO.—(Empresa Royalty)—Compañía de zarzuela, atracciones, números de circo, conciertos, exhibición de renombrados artistas españoles y extranjeros, fiestas regionales, verbenas, Banda municipal, Banda de ingenieros, sports varios.

ROMEA.—A las siete y cuarto y diez y media, dos variadas secciones de cinema y variedades.

CINEMA ESPANA.—El mejor salón, el más cómodo, el que proyecta mejores películas.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

PAGINAS LITERARIAS

Lo que no ve el turista en Suiza

La arquitectura medioeval. — Los castillos. — Una fortaleza famosa.

(CONTINUACIÓN)

que domina el lago y las montañas y desde la cual se ve el valle del Ródano. El primitivo castillo era una gran torre cuadrada. Sus fundadores, según los historiadores locales, fueron los D'Oron, pero de ellos no quedan restos. El castillo fué restaurado en los siglos xv y xvi y conserva muchos de sus rasgos medievales.

Nadie que visite Châtelard debe olvidar La Sarratz, primitiva fortaleza de los señores Chatelard, de este nombre.

Como fortaleza estaba formada por gruesos muros que encerraban un patio cuadrado y como refu-

gio para sus vasallos en tiempo de guerra tenía un vasto granero, bodegas, almacenes y hornos. Una cisterna abierta en la roca viva servía de depósito de agua, y en las fiestas se asaba en un inmenso hogar el Gran Buey indispensable en los festejos de aquel tiempo y de aquel país.

La sencillez que caracteriza todo el edificio atestigua su antigüedad. Sus señores fueron valerosos caballeros que desempeñaron importante papel en la historia contemporánea. La descendencia masculina acabó en 1435, al casar Margarita de Sarraz con el señor de Divonne y aportar como dote Châtelard.

Berna, la capital de la Confederación suiza, ha tenido más cuidado de conservar su carácter medioeval. Conserva sus monumentos y es, por lo tanto, una de las ciudades más interesantes de Europa.

Berna fué la cuna de los gremios. En la Edad Media era necesario ser maestro en una profesión para disfrutar de los privilegios políticos y los individuos que no tenían vocación determinada seguían el oficio de sus ascendientes. Los gremios llegaron a ser diez y seis, pero más tarde se fusionaron el de los curtidores y guanteros y el de los viñadores se su primió cuando dejó de cultivarse la vid en la comarca, por lo cual quedaron reducidos a trece. Berna es también famosa por sus puentes, sus torres y sus arcos antiguos.

LUIS BRUN

El bien perdido

La realidad en un sueño.

Coralito abrió un momento los negros y brillantes ojos que eran su mayor hechizo, y todas las fabulosas riquezas de la alcoba se reflejaron en sus pupilas asombradas.

Luego, dejó caer los párpados suavemente, y su biendo con refinada voluptuosidad el embozo hasta la boca, intentó quedarse dormida.

El sueño, con caricias de amante, se apoderó de los encantos de Coral, sumiéndolos en un dulce des-

mayo. La hermosa cabeza de negros cabellos se hundió en la almohada, el rostro se inundó de una placidez inefable, cayeron los brazos a lo largo de la colcha y el pecho oprimido levemente por la ajustada camisa, respiró con lento y sosegado ritmo.

Se durmió, y en la cabeceita lona de la hermosa mujer, el sueño tejó sus redes de oro, entre las cuales flotaban gentilmente aquellas maravillas que vió al abrir los ojos un instante.

¿Sueño o realidad? ¿Había llegado el momento del triunfo como ella le quería, o tan sólo era un sueño verse rodeada de tanto lujo y de tantas comodidades?

Si era realidad... ¡qué feliz iba a ser! ¿Qué diría cuando la viera en coche y en los palcos de los teatros radiante de hermosura y llena de alhajas, aquella Mercedes, amiga suya en otros tiempos, y que ahora se reía del mundo con el solo poder de su belleza?

Mercedes y la Coral se conocieron siendo niñas.

Mercedes, maltratada constantemente por unos tíos suyos, que huérfana la recogieron, buscó pronto el modo de salir de la poco agradable tutela, entrando

(Continuará.)

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual: saliendo de Barcelona el 4; de Málaga, el 5, y de Cádiz, el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 2, y de Montevideo, el 3.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

Servicio mensual: saliendo de Barcelona, el 25; de Málaga, el 28, y de Cádiz, el 30, para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz, el 27, y de Habana, el 30 de cada mes.

LINEA DE CUBA-MEJICO

Servicio mensual, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña y Santander.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Lluís, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

Una salida cada cuarenta y cuatro días arrancando de Barcelona para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila.

LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia, el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tánger, Casablanca, Mazagán, (Es-

calas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África.

Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de a Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual, saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña Vigo y Lisboa (facultativa) para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPANIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.020; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:

Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.

Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.

Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stokholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 10.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nischer» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

Preparación completa, a cargo: Tenientes coroneles Sánchez Pacheco y Martínez Lison, de Infantería y Artillería, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.

INTERNADO

ARENAL, 24

Arquitectos.—Academia Moreno

Jacometrezo, número 45, principal, Madrid.

Preparación exclusiva para el ingreso en la Escuela Superior de Arquitectura.—Los brillantes resultados obtenidos por esta Academia en los dos años que lleva de existencia, son prueba de lo eficaz y positivo que es el método de enseñanza que siguen en sus respectivas clases sus profesores, jóvenes todos y con deseos de éxito.—Internado con habitaciones amplias y atendidos los alumnos por el Director.—Pídanse reglamentos.

Colegio del Cardenal Cisneros DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA Costanilla de Santiago, 6, 1.º

Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas.

Como garantía irrecusable para las familias, ofrece este centro cátedrico de enseñanza los resultados obtenidos desde su incorporación oficial en 1881; en Junio de 1916 tuvieron nuestros alumnos:

PREMIOS	Sobresalientes	Notables	Aprobados	Suspensos	TOTAL
38	168	84	34	1	287

Pídanse BOLETIN con detalles y visítese el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad anónima de seguros marítimos, de transportes y de valores.

Capital social: Pts. 1.000,000



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director-Gerente:

D. Alberto Marsden.

Esta Sociedad establece cuentas en participación con todas las personas y entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece entre otras muchas ventajas, las siguientes:

A LOS ASSEGURADOS.—Facilidad para contratar los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.

Seguridad y rapidez en las liquidaciones de siniestro y averías.

A LOS SUSCRIPTORES.—Participación directa en cada negocio aceptado por la Sociedad y en la proporción que fije el interesado.—Liquidación mensual de los beneficios, que correspondan a cada partícipe, por los negocios realizados.

Facultad para inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad.

Todo sin desembolso de capital alguno, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones. Pídanse solicitudes y detalles en las oficinas, Prim, 5, Madrid.

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)



GRAN PREMIO DE HONOR EN LA EXPOSICION DE BUENOS AIRES, 1910



EL ATLAS

Compañía Anónima Española de Seguros marítimos, de transportes y de valores.

Domicilio social: Prim, 5, Madrid.

Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

Esta Compañía tiene constituido en la Caja general de Depósitos, para garantía de sus asegurados en España, en valores del Estado español, EL DEPOSITO MAXIMO QUE AUTORIZA LA LEY

Delegados y Agentes en todas las poblaciones importantes.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

«INFANTA ISABEL»... de 10.000 toneladas (2 hélices).
«BARCELONA»... de 7.500 id.
«CADIZ»... de 7.500 id.
«VALBANERA»... de 7.500 id.

El primero de estos buques hace sus viajes directos á Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos á la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspés, Zetuán, 14.

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Don Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena é Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerencia de la Compañía, San Agustín, 2.

SERVICIO QUINCENAL!

Fijo, á Las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba; Habana, escalas secundarias del Litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston.

Este servicio lo practican los vapores correos
«MIGUEL M. PINILLOS»... de 4.500 toneladas.
«CONDE WIFREDO»... de 5.000 id.
«MARTIN SAENZ»... de 5.500 id.
«PIO IX»... de 6.000 id.
«CATALINA»... de 8.000 id.
«BALMES»... de 6.500 id.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

YOST

No tiene cinta.



YOST

con todas las demás.

Casa central: Calle del Barquillo, núm. 4.—Madrid