

# DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO XLIX

Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. tel. 2.051.

Madrid, Miércoles 4 de Julio de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.876.

## La política marítima y la expansión económica

No puede hacerse, ni intentarse siquiera, la expansión económica de nuestra Patria sin el concurso y la intervención directa de la Marina, a tal punto, que hablar de expansión económica y de política marítima es casi lo mismo.

En todas partes la Marina está íntimamente relacionada con la política económica; pero en España, por la razón misma y la propia orientación de los desenvolvimientos económicos, la Marina y la expansión económica se puede decir que son una misma cosa.

Apenas hay manifestación alguna de desarrollo industrial que no dependa y se subordine del tráfico marítimo, y del propio modo se puede decir que la Marina es la esencia y la potencia de la fuerza industrial.

Toda la fuerza productora de un país, toda la expresión industrial, se desarrolla, crece y prospera bajo la influencia económica de la expansión que se verifica a través de todos los mares por medio de los transportes. Los barcos de carga y de pasaje, los mismos buques de guerra, no son otra cosa que signo de la pujanza, de la grandeza, de la expresión sintética de la política económica y marítima de los pueblos modernos.

Dedúcese que es indispensable apartar la atención de los elementos productivos, industriales y mercantiles de todo objetivo que no sea ese y que pueda distraer sus energías de la concentración de ese ideal, que en los actuales tiempos es el único, positivo y verdadero en que se cimentan las nacionalidades conscientes de su misión.

Obsérvese el fenómeno que sin negar ningún país civilizado (y ya son muy pocos los que al menos teóricamente pueden excluirse de este número) lo que pudiera denominarse fundamentos de derecho, ese derecho que es un baluarte moral contra los atentados a la libertad y la independencia de las naciones, se le vulnera por imposiciones de la expansión económica, poco garantida en las leyes morales, y que solamente prevalece en las determinaciones de la fuerza.

Es la lección práctica de la presente guerra europea; pero esa fuerza que en apariencia es destructora, más que eso, aniquiladora, es al propio tiempo protectora y amparadora de esos grandes derechos, cuando detrás de ellos se alza potente y bien organizada y disponible la potencia marítima y económica, representada por una eficiente escuadra y una numerosa flota comercial.

¿Qué es todo eso sino confirmación de impulsos de expansión económica y realidades de política marítima? Por eso las naciones que no quieren verse detenidas en la marcha hacia su desenvolvimiento productivo e industrial, tienen que pensar constantemente en tener bien organizados y mantenidos sus transportes marítimos, y ello no se logrará sin la Marina de guerra, que protege y ampara su comercio, y sin flota comercial, que verifica esos transportes, los define, los encauza, los determina.

La expansión económica, lo mismo que la política marítima, después de una laboriosa gestación, se encuentran hoy en España en un período francamente evolutivo, y se apoyan, se sostienen, se avaloran fomentando los transportes marítimos y la industria de construcción naval; ambos aspectos enlazados, sujetos y, por decirlo así, aunados por la economía nacional.

¿No es una pena y un contrasentido que los organismos de política gubernamental se aparten de esa orientación, desconozcan ese objetivo, se muestren indiferentes a ese ideal tan grande como redentor y fructífero? La característica del actual momento no es otra que la sólida implantación de una política nacional que haga del culto a esos ideales el instrumento más eficaz de la emancipación económica de la Patria española.

He ahí la razón incontrovertible de que la política económica y la política marítima son una y misma cosa en las modernas nacionalidades y por qué, dentro de esos principios, la Marina mercante, que sintetiza la expresión de los transportes marítimos, responde a una bien entendida organización nacional; y, como ha dicho un publicista ilustre, es, dentro de su economía, una riqueza, una fuerza, una industria y un medio de expansión.

Toda vez que no hay nadie que desconozca que en la libre concurrencia el triunfo es de los fuertes y la derrota de los débiles, la primera de todas las políticas y de todas las orien-

taciones de salvación para un país que desea tener garantida su libertad e independencia, nacionalizar su acción productora, industrial y mercantil, haciendo un verdadero bloque con el incremento de este nacionalismo y la intervención del Estado, sobre un tripode de expansión económica y marítima, cuyos términos o fundamentos son: protección a la Marina mercante, nacionalización del tráfico marítimo y consolidación de la construcción naval militar y mercante.

## La langosta en el Rif

Los periódicos del Norte africano vienen hablando desde hace algunas semanas de la aparición de una intensa plaga de langosta en los campos de nuestra zona de influencia.

Sobre este tema dice *El Telegrama del Rif*:

«Siempre hemos creído que el porvenir de estas tierras marroquíes es esencialmente agrícola, que el producto del suelo será su fuente principal de vida, y creyéndolo así, no podíamos pensar sin temor en la ola devastadora que desde los territorios del Sur señalaba su avance hacia el Norte, arrasándolo todo a su paso. Ha seguido la invasión desde el Sur a todo lo largo de la costa. En la zona francesa se han hecho trabajos contra el voraz insecto. Ahora ha aparecido la plaga en la región de Larache.»

Es de esperar—añade—que la Delegación de Fomento en la Alta Comisaría obre con prontitud, preparando las disposiciones convenientes y autorizando los gastos que la defensa reclame, con cargo al presupuesto de la zona, cuya consignación es bien escasa por cierto para las atenciones de esta naturaleza. Se trata de un gran peligro, no ya por los daños que la langosta puede causar de momento, sino por lo que su presencia significaría para el porvenir, gracias al germen, que puesto en el suelo es amenaza de males sin cuento.

Nos parece muy puesta en razón la demanda del colega y seguramente que el Gobierno fijará su atención sobre este asunto y acudirá pronto y enérgicamente a poner remedio a la situación.

## Importancia del pescao en el problema de las subsistencias

El mayor puerto de pesca del mundo es Grimsby, y está explotado por la Compañía de los Caminos de Hierro Great Central Railway. El de Lowenstoft, por la Great Eastern Railway, y Hartlepool, por la North Eastern. No hay que decir que los métodos administrativos de esas Empresas han contribuido a desarrollar la riqueza de dichos tres puertos británicos.

Algunos días Grimsby ha enviado por ferrocarril mil mil doscientas y hasta mil quinientas toneladas de pescado. Los vagones conduciendo pescado se enganchan a todos los trenes de viajeros, no fijándose ningún plazo para el transporte de los cajones. Los trenes arriban al costado de las pontonas, y cada vagón lleno se empalma al tren sin mayor dilación. Los convoyes especiales de pescado se organizan de ese modo con gran facilidad, en forma que el pescado llega a los mercados ingleses antes de las dos de la madrugada. Quié «fish trans» se preparan así todos los días, partiendo las pontonas entre las nueve y las veintidós.

Los vagones llevan cada uno seis toneladas de carga. La mayor parte de los de Grimsby tienen un ferro metálico móvil, y por el interior están revestidos con hoja de cinc, recibiendo igualmente gran cantidad de paquetes postales, cuyo tráfico representa unas cuatro toneladas diarias. A esto hay que añadir que la Great Central Railway tiene líneas de barcos de carga que antes de la guerra iban a Rotterdam y Hamburgo, conduciendo a dichos puertos un complemento de mercancías.

El mercado de Grimsby, centro de producción, tiene su correspondiente en el mercado de Billingsgate, en Londres, centro de consumo. Once grandes Compañías de ferrocarriles descargan diariamente en la plaza de abastos de Billingsgate de 550 a 600 toneladas de pescado.

El resto, esto es, 100 a 150 toneladas (porque los londinenses devoran diariamente más de 700.000 kilogramos de pescado), se envía por barcos pesqueros de Hull situado lejos del mar, en la orilla Norte del río Humber, y como por la falta absoluta de puente está muy mal unido con las regiones del Sur, es más notable su activo movimiento, y por eso casi constantemente su flota pesquera está en alta mar; y puede afirmarse que en Inglaterra casi todos los otros puertos de pesca y mercados están a igual o parecida altura que los de Grimsby y Billingsgate; encontrándose aun las

más humildes poblaciones del interior pescaerías que venden el pescado a precio sumamente barato. En Londres hay centenares de fish y cantinas que expenden grandes cantidades de pescado frito a tres y cuatro peniques, y en los restaurantes de la ciudad no se ofrece más que pescado a los traficantes. En ningún otro país se ve nada parecido.

En Alemania la pesca, como la mayoría de las industrias, se ha ido creando sucesivamente. El puerto de Gestmunde data de 1896. En sus grandes líneas está construido por planos de Grimsby. Los convoyes de pescado se estacionan de catorce a veinte horas, y antes de la guerra solían entrar diariamente de 60 a 80 vagones llenos de pescado. El último vagón es el que se saca antes. El primero que se engancha al tren marcha bien rato antes de pararse. Parte el tren, y como un anélido, va dejando en marcha segmentos de su cuerpo. Sólo persiste la cabeza en el punto de llegada.

Ciertamente Gestmunde no tiene la importancia de Grimsby, y lo mismo se puede decir de Cuxhaven y Nordenham. Solamente el de Altona merece citarse.

Desde 1911 el Municipio de Altona quiso abaratar las subsistencias en la circunscripción, y para ello compraba todas las mañanas algunos quintales de pescado tresco por interme-

diación de toda nuestra Economía, correspondiendo así a las voces de todas las fuerzas vivas del país que piden anhelosamente que la política española se encamine por esos senderos de salvación, promoviendo y estimulando la iniciativa privada para que la indicada repatriación y rescate de los valores que en el movimiento industrial y mercantil se encuentran bajo la acción impulsiva de los extranjeros, se vayan nacionalizando sucesiva, pacífica y paulatinamente, en forma que los capitales españoles, apáticos de suyo, puedan, con la influencia de esos estímulos, participar en la obra fecunda y patriótica de renovar, dirigir y explotar las energías de la Nación en todos los ramos y esteras de la producción, de la industria y del comercio.

Así es que la influencia exótica en cuanto se refiere a la actividad productora, industrial y mercantil de nuestra nación se refleja en todo, y ella es la que como planta parásita absorbe en su mayoría los beneficios de nuestra riqueza natural, que, como es lógico, dentro de esta especial manera de existir redunda en provecho de la iniciativa extranjera.

La política nacional parece, pues, que debe tender a imprimir orientaciones a la actividad económica en el sentido de sacudir esa tutela para que el trabajo y el capital español vayan sustituyendo esas influencias exóticas para ejercer sus energías en la obra grandiosa de reconstituir y hacer fecundo el esfuerzo de los españoles atentos a que la patria pueda aprovechar, con su sacrificio y su trabajo, el beneficio del desarrollo de sus energías de todas clases.

Hay, pues, que llevar a la dirección suprema de los partidos de gobierno ese espíritu renovador para iniciar cuanto antes la naciona-

recta sobre sus destinos, que es la que es preciso sacudir por medio de la nacionalización de los esfuerzos del capital y del trabajo propio, casi siempre influidos por la tutela extranjera naturalmente codiciosa de nuestra prosperidad y de nuestras riquezas.

## Tarifas del seguro marítimo oficial

Las adoptadas como línea general de conducta para el seguro de guerra por el Comité español de dicho seguro, son las siguientes:

«Entre los puertos del Cantábrico y de Galicia, 0,50 del valor asegurado; desde Rosas hasta Ayamonte, incuso Baleares y puertos españoles en el Norte de África, 0,60; de zona a zona, 0,90; de puertos españoles a Canarias, y puertos de Marruecos hasta Larache, 1,00; de puertos de la Península a puertos españoles del Golfo de Guinea, 1,50; de Canarias a puertos españoles del Golfo de Guinea, una; a Portugal, desde el Mediterráneo, cuatro; desde Cádiz a Ayamonte, tres; desde el Cantábrico y Galicia, cuatro; a Gibraltar, desde el Mediterráneo, cinco; desde Cádiz o Málaga, cuatro, y desde el Cantábrico y Galicia, cinco.

A los Estados Unidos (Atlántico), cinco; Canadá, seis; Méjico y Antillas, cinco; América central, cinco; Brasil, tres; Argentina y Uruguay, 2,50; Chile y Perú, tres; Oceanía, por El Cabo, cuatro y cinco, y al Extremo Oriente, por El Cabo, seis.

A Cete, desde el Mediterráneo, 2,50 por 100, y desde las demás costas españolas, 3 por 100; a Marsella, 4,60 y seis, según las anteriores procedencias, y a Dinamarca, Suecia y Noruega, hasta Malmoe, 11,50 y 10.

Las primas a cobrar por las navegaciones sobre los puertos de Italia occidental, Argelia, Túnez, Sicilia, Malta, Tripolitania, Egipto y Grecia, Bayona, Burdeos, Nantes Brest, canal de la Mancha e Inglaterra, serán especiales para cada caso concreto.

Por último, las primas para los seguros de la tripulación son: a puertos españoles, 0,15; a puertos neutrales, 0,25, y a puertos beligerantes, 0,35. El seguro en valores será aumentado en un 40 por 100 sobre la prima de nave de vapor por el cabotaje, y para el resto, el 100 por 100, o sea el doble.

El art. 15 de la póliza adoptada oficialmente para el seguro de nave establece que no será válido ningún seguro sin que al mismo tiempo se realice el de la dotación, mediante la forma de la póliza adicional correspondiente, salvo el caso de que el naviero acredite que por su cuenta, o en forma adecuada, tiene garantizados a favor del personal de la nave iguales beneficios o superiores a los otorgados por el Estado.

Caso de que el naviero tenga garantizados los accidentes de guerra de la tripulación por cantidades inferiores a las concedidas por el Estado, quedará obligado a suscribir el seguro de accidentes en la cantidad necesaria para completar dichas indemnizaciones.

## La Casa militar del Rey

Ayer fué sometido a la firma del Monarca el anunciado Real decreto de Guerra, por el cual se modifican los artículos 4.º y 6.º del Real decreto de 24 de Septiembre de 1917, referente a la constitución de la Casa Militar.

La parte dispositiva del referido Real decreto dice así:

Artículo 1.º El art. 4.º del Real decreto de 24 de Septiembre de 1917 acerca de la constitución de Mi Casa Militar queda redactado en los términos siguientes:

«Mi casa militar se compondrá, además del jefe, de tres ayudantes de campo, dos generales de división o de brigada y un vicealmirante o contralmirante, y de siete ayudantes de órdenes: cinco de la categoría de coronel, teniente coronel o comandante, y dos de la de capitán de navío, de fragata o capitán de corbeta. Podrá, además, haber el número de generales, jefes y oficiales que juzgue oportuno en concepto de ayudantes honorarios; y

Artículo 2.º El artículo sexto del propio Real decreto queda redactado en los términos que sigue: «El tiempo máximo de permanencia de los generales y jefes del Ejército y de la Armada, en los destinos de mis ayudantes efectivos, será de cuatro años. Al cesar en su cargo conservarán el carácter de ayudantes honorarios de Mi Casa Militar, pudiendo ser llamados a prestar servicio a Mi Inmediación, durante un tiempo, sin causar baja por ello en sus destinos.»



EXCMO. SR. GENERAL DE BRIGADA D. MANUEL FIGUERAS SANTACRUZ

dió de un pesquero que cobraba por quintal 50 penigs, cuyo pescado se enviaba gratuitamente a los vendedores al menudeo, que se comprometían a revenderlo con un beneficio de cinco penigs en libra sobre el precio de coste.

El primer ensayo fué decisivo; en menos de cinco meses el mercado de Altona vendió un suplemento de 40.518 libras de pescado a precios asequibles para los pobres. Los empleados del ferrocarril han constituido cerca de la Alhóndiga de Altona una cooperativa de compra que distribuye a todos, a bajo precio, pescado de excelente calidad.

## POLITICA ECONOMICA NACIONAL

Gira al presente toda la política española en torno a un ideal de positiva reconstrucción económica, del que no se han percatado los elementos directivos del mecanismo social, y es el de la repatriación y rescate de los negocios comerciales y de industria que están en poder del capital extranjero que opera en nuestra Patria.

Para todos, menos para los españoles, es nuestro país una verdadera mina que se explota con fecundos y admirables resultados, mediante, claro es, una labor intensa y un trabajo metódico y bien organizado. El capital español no es que se encuentre retraído y menospreciado; es que padece la misma enfermedad que nuestro temperamento nacional: la enfermedad de la indolencia, que, sin producir molestias graves ni dolor vivo, es suficiente, sin embargo, para dejar sin estímulo las iniciativas propias, y en una penumbra aniquiladora las energías nacionales.

Los ferrocarriles, la minería, las obras pú-

lización de toda nuestra Economía, correspondiendo así a las voces de todas las fuerzas vivas del país que piden anhelosamente que la política española se encamine por esos senderos de salvación, promoviendo y estimulando la iniciativa privada para que la indicada repatriación y rescate de los valores que en el movimiento industrial y mercantil se encuentran bajo la acción impulsiva de los extranjeros, se vayan nacionalizando sucesiva, pacífica y paulatinamente, en forma que los capitales españoles, apáticos de suyo, puedan, con la influencia de esos estímulos, participar en la obra fecunda y patriótica de renovar, dirigir y explotar las energías de la Nación en todos los ramos y esteras de la producción, de la industria y del comercio.

Es obvio que sólo una nación puede ser independiente cuando haya redimido su suelo, sus industrias y toda la actividad del trabajo nacional de esas tutelas exóticas; porque teniendo sus minas, sus ferrocarriles, su industria, sus negocios bancarios regidos por los capitales extranjeros, padecerá la inevitable sumisión a los designios, todo lo plausible y legítimo que se quiera, pero dictados por la presión de una política utilitaria, que no puede estar inspirada en el progreso directo ni en el fomento y desarrollo ni en los fines de la actividad nacional.

Economistas clarividentes han dicho que la exportación de capitales es en la lucha de los pueblos modernos una forma de dominación; y en España pudieran presentarse demostraciones de ello en el sentido de estar más o menos directamente dominada en el terreno financiero y en el industrial y mercantil por otras naciones fuertes, que si no se puede afirmar rotundamente que la sojuzgan, ejercen desde luego una presión y una influencia indi-

LOS LIBERALES

El pleito de la jefatura

Declaraciones del conde de Romanones. Nuestro estimado colega ABC publica hoy unas declaraciones del señor conde de Romanones, de las que tomamos los párrafos que siguen:

«A mí nada de lo que está ocurriendo en el partido liberal me sorprende. Si no se toma a jactancia, diré que lo tenía absolutamente previsto y aceptado de antemano. Cuando después de haber madurado en mi espíritu la resolución redacté el Mensaje con la irrevocable renuncia al puesto que ocupaba, uno o dos días antes de ponerlo en manos de Su Majestad, dije a aquellas personas que, aun siendo ajenas a la política, comparten en su corazón mis alegrías y mis penas: «Acabo de escribir un documento, tras cuya publicación sólo quedarán conmigo contadísimos amigos; es probable que, después de adoptada una actitud con la cual creo que sirvo a España, me quede en política casi solo.» Mi previsión no pecaba, ciertamente, de optimista.

Declaro que, en parte, me he engañado. Porque creía que serían muy pocos los amigos, y son muchos; tibias las adhesiones, y son fervorosas; a mi lado están muchos más de aquellos que yo esperaba, y, ciertamente, en su generalidad, no aquellos que fueron más solícitos por su parte o más predilectos en la hora del favor. Sea esto dicho para enaltecimiento de ellos y del conjunto de hombres públicos, en los que, como se ve, hay muchas accesibles a los más nobles impulsos del afecto y de la comunidad de ideal. Me engañé también en lo relativo a la soledad que, a mi juicio, había de ser compañera de mi actitud en la opinión pública; en muchos sectores de ésta tuvo un eco resonante, y a poco vimos todos que las afirmaciones del mensaje mío eran punto de coincidencia espiritual de las fuerzas y elementos democráticos del país.

Y es que yo, contra lo que tan frecuentemente han proclamado mis adversarios, sin preocuparme de ello, no soy el hombre que pintan: político ávido tan sólo de la conquista y posesión del Poder, a cuyo disfrute se sacrificaré todo lo demás. Crea haber demostrado lo contrario. En 1913 sacrifiqué el Poder al mantenimiento de una actitud favorable a la tendencia regionalista catalana; procuré salvar la dificultad, y cuando no pude, del lado de mi convicción y mi compromiso. En 1917 he sacrificado el Poder, y mi posición en el partido, y afectos muy grandes, y cuanto puede sacrificar un hombre ante adversarios, de los cuales algunos no tienen escrúpulos en la elección de armas, ante una convicción en el problema internacional, dentro del que está, en mi sentir, contenido fatal e ineludiblemente todo el porvenir de la Patria española. El tiempo y los hechos darán irrecusablemente la razón a quien la tenga.

Sobre las ruinas de lo viejo habrá que edificar de nuevo, juntando muchos de los elementos actuales, pero ligándolos y disponiéndolos de modo distinto. Los partidos que en los tiempos nuevos se necesitan han de ser, no agrupaciones de personas juntadas por el afecto o la confianza ciega en un hombre, sino encarnación y representaciones de sentimientos e intereses colectivos, enlazados por el propósito de realizar gradualmente un ideal común. Con hablar de ideal, que implica principios directores y aspiraciones remotas, a las cuales van aproximando los problemas concretos, claro está que hablo de partidos y no de grupos, cuya aparición en la vida pública revela comúnmente la ausencia o el eclipse de una amplia y fecunda espiritualidad política. La vida pública inglesa es tan fecunda porque cada uno de sus dos grandes partidos representa, aparte de resoluciones adecuadas a los problemas reales, una robusta tendencia moral.

La descomposición política no es general. Ha cundido entre los elementos ya poseionados de la vida pública; pero detrás de ellos hay unas generaciones jóvenes a quienes la vieja contextura de los partidos ha dificultado el acceso a la influencia efectiva, y en las cuales, por muestras y signos indubitables, hay que reconocer un ansia febril de forjar una España que sea gran nación moderna. Esa juventud es quizá dura de expresiones, pero noble de sentimientos. En ella hay que poner esperanzas. Por eso yo no soy pesimista, aunque vea y mida toda la decadencia actual. De la España presente podemos apelar confiados a la España de porvenir.

Intervencionista, no y cien veces no. Repito hoy lo que contesté cierto día a un embajador de España cerca del Poder menos temporal del mundo, y que me daba cuenta de alarmas que se habían producido respecto a una posible intervención de España en la guerra; lo recuerdo textualmente: «Puede V. E. desmentir de modo absoluto esos rumores y afirmar que hay dos cosas imposibles: una, que España vaya a la guerra; otra, »

Es verdad; recibo muchas cartas en que me hablan de las amarguras que estaré pasando. Declaro que, aun cuando la agradezco profundamente, no soy acreedor a esa piedad, por la sencilla razón de que no paso esas amarguras. La sorpresa de algunas, contadas, defecciones, no es muy grande, porque en la mayor parte

de los casos yo, que suelo observar y callar, no carezco de indicios e impresiones bastantes para presumirlas; los hombres, por impasibles que sean, suelen poner de manifiesto su interior involuntariamente más veces de las que ellos imaginan; el disimulo de algunos se apoya no pocas en la discreción de los demás.

Cuando dimité en Abril pensé marcharme al campo una larga temporada e incomunicarme con la política; siento no haberlo realizado. Ahora no debo hacerlo; me sujetan aquí los requerimientos de tantos correligionarios como, desmintiendo afirmaciones exageradas sobre la fragilidad de los sentimientos, me han atestado con su solidaridad con mi política; la confianza de tantos elementos de provincias como me incitan a la lucha, y el convencimiento de que llegará una hora en que los deseos de hoy rendirán su fruto. Todo ello me asigna un puesto de luchador, y tiene la lucha para mí tan soberanos atractivos, sobre todo cuando se lucha por el bien de la Patria.

Carta del Sr. Gimeno.

El ex ministro de Estado Sr. Gimeno ha dirigido la siguiente carta a los Sres. D. Alejandro Groizard y D. Miguel Villanueva:

«Mis queridos amigos: He recibido de ustedes una carta acompañada de la copia de otra que se proyecta dirigir al señor marqués de Alhucemas para encomendarle la jefatura del partido liberal, y dicen en ella que lo hacen por si tengo a bien autorizarla con mi firma, y yo, en contestación debida, declaro a ustedes que me es imposible hacerlo.

Hay una razón para mí muy clara, que me lo impide; ha de serlo también para aquel que no tenga flaca la memoria y recuerde quién era ministro de Estado bajo la presidencia del señor conde de Romanones hace pocas semanas y quién, siéndolo, salió con él del Gobierno al ser sustituido por el señor marqués de Alhucemas. Dicen lo esto he dicho de sobra para ser comprendido; pero, si no bastara, añado que, aun siendo muy turbios los tiempos, no ha llegado a empañarse en mí la conciencia del deber que en aquellos hechos se engendró.

Si esto contraria a ustedes, lo sentiré por ustedes, que tanto interés han puesto en la empresa, y por el propio marqués de Alhucemas, a quien estimo de antiguo y considero de tal modo, que nada podrá entibiar la sincera amistad que le profeso.

Yo no quiero olvidar que, en el estado actual de la vida política española, lo que parece una sencilla crisis de jefatura es una grave y hondísima crisis de partido, y que esta crisis, que amenaza matarlo, no se evita ni se resuelve tratando de poner las riendas en otras manos, por hábiles que éstas sean.

De ustedes afectísimo amigo.»

El correo por zeppelines

Reconociendo la poca eficacia de los zeppelines como arma de guerra, los alemanes piensan ahora dedicarlos a fines más pacíficos. Como el tráfico aéreo se desarrollará considerablemente después de la guerra, se va a presentar al Reichstag un proyecto de ley, que tiende a realizar los planes formados por la Sociedad Internacional del tráfico aéreo.

El programa comprende las grandes rutas siguientes: Hamburgo, Berlín, Viena y Strasbourg, y Carlsruhe, Dresde, Praga y Viena. Esta línea se continuará hasta Budapest y Constantinopla.

Además se establecerán líneas secundarias en todas direcciones, en Alemania y Austria, y habrá una ruta circular de Mulhouse, vía Zurich, Trieste, Fiume, Cracovia, Menel, Dantzig, Kiel y Aix la Chapelle.

Otra línea seguirá la costa de Bremen y Hamburgo, hasta Koenigsberg.

Liga Africanista Española

La junta general ordinaria de la Liga Africanista Española se ha reunido en el domicilio social para celebrar la sesión semestral reglamentaria. Presidió el acto el señor marqués de Pilaris, y se hablaban presentes o representados gran número de socios.

El secretario, Sr. García Alonso, dió lectura de un resumen comprensivo de todas las gestiones oficiales y trabajos realizados por la Junta Central, Secciones y Delegaciones de la Liga, durante los seis primeros meses del año actual, los cuales trabajos ponen de manifiesto la intensa labor llevada a cabo por la Asociación en orden a sus patrióticas aspiraciones nacionales, relacionadas con la acción general de protectorado de España en Marruecos, y con los demás intereses que afectan a los territorios de nuestra soberanía en Africa.

A continuación celebró la Junta Central su sesión correspondiente al presente mes, dándose lectura de un interesante y extenso trabajo relativo a la enseñanza en Marruecos, acordándose fuese remitido a informe de la Sección de Cultura y Científica.

Después se ocupó la Junta de la necesidad de efectuar un estudio para determinar los límites de los territorios africanos de soberanía y de protectorado, así como de llevar a cabo los trabajos acordados anteriormente en cuanto al problema de colonización en Guinea, nombrándose para este estudio una Comisión de la Junta Central.

EN EL CONTINENTE  
La guerra europea

La ofensiva rusa

Progresos de los rusos.—Posiciones conquistadas.—Millares de alemanes prisioneros.

Petrogrado, 4.—En dirección de Solovieff, nuestros ataques prosiguieron con éxito. El regimiento de Zyralsk se apoderó del pueblo de Presowec.

Nuestras tropas, apoyadas por una división finlandesa y otra de Crimea, tomaron al asalto todas las posiciones enemigas fuertemente atrincheradas al Sur del pueblo de Sbroff, y cerca del pueblo de Koichloff hemos alcanzado dos líneas de trincheras enemigas.

El enemigo retrocedió tras la orilla de Mulya Stripa.

Los finlandeses cogieron 1.560 prisioneros, cuatro cañones de trincheras y nueve lanzabombas.

La brigada Slomatski capturó 62 oficiales y 1.352 soldados prisioneros, tomando además 15 cañones y numerosos lanzabombas. En la dirección de Slovo hemos hecho en el combate precedente 10.300 oficiales y soldados prisioneros, y hemos tomado 21 cañones y 16 lanzabombas.

El recuento de prisioneros continúa.

En la región de Brzezany, en la que apresamos en el combate anterior 55 oficiales y 2.200 soldados prisioneros, la lucha ha disminuído un poco.

El avance ruso contenido por los refuerzos alemanes.

Berlín, 4.—Mientras que la actividad de los combatientes revivió en el sector comprendido entre el mar Báltico y el Pripet, solamente en Riga y en Smorgon la lucha del fuego fué intensa en la corriente central del Struchod, donde se malograron ataques parciales rusos en la línea férrea Kowel-Luck y con dirección al Zlota-Lipa. La batalla sigue su curso en la Galitzia oriental. Pasando por las alturas de la orilla occidental de la Strypa, grandes masas rusas lograron por sus ataques ensanchar la brecha del día anterior, con dirección Norte.

La intervención de nuestras reservas paró el movimiento enemigo.

Cerca de Konjuh se malograron fuertes ataques rusos delante de las nuevas posiciones, con fuertes bajas para el enemigo.

Más al Sur no fué capaz el enemigo de renovar sus ataques contra las posiciones de altura cerca de Penzszany.

Una orden del día.

Petrogrado, 4.—El comandante de los ejércitos del frente occidental ha publicado una orden del día diciendo:

«El ejército del Suroeste ha vencido al enemigo, y el combate decisivo que ahora empieza debe decidir la suerte de la libertad rusa. Nuestros hermanos del frente Sur avanzan victoriosamente y esperan de nosotros pronta asistencia.

No seremos traidores, y por ello debemos desplegar nuestros esfuerzos, pues de lo contrario, el pueblo ruso que nos confió la defensa de su libertad y su honor, nos maldecirá»

Júbilo por el éxito de la ofensiva.

Petrogrado, 4.—Al recibirse las primeras noticias del comienzo y éxito de la ofensiva rusa en todas las poblaciones se celebraron manifestaciones de entusiasmo y los periódicos dieron cuenta de los hechos en términos calurosos.

18.826 austroalemanes prisioneros.

Londres, 4.—Según los últimos despachos de Petrogrado, los prisioneros capturados por los rusos ascienden hasta ahora a 18.826.

Extensión del frente de ataque.

Petrogrado, 4.—La ofensiva de nuestro ejército se ha efectuado en un frente de 80 kilómetros en la dirección de Tarnopol y Lemberg.

Los Consejos de delegados envían un saludo al Ejército.

Petrogrado, 4.—Con motivo de la reanudación de la ofensiva rusa los Congresos de todos los Consejos de delegados de Rusia decidieron, por una mayoría aplastante, dirigir al Ejército un llamamiento, enviándole su fraternal saludo, y dicen que todo el país debe concentrar sus esfuerzos para ayudar al Ejército.

El llamamiento termina así:

«Soldados y oficiales, no abriguéis la menor duda de que lucháis por la libertad, el honor de Rusia y por la paz general próxima.»

Las operaciones en Francia

Avances de las tropas germanas.—Ataques malogrados.—Aviones derribados.

Berlín, 4.—Cuerpo de ejército del príncipe heredero Rupprecht.—Hasta el atardecer no revivió la actividad general, habiendo alcanzado en el sector de Ypres considerable intensidad.

Algunos avances nuestros en las líneas inglesas al Norte del canal de La Bassée, al Oeste de Lens y en Bullecourt, tuvieron buenos resultados exploradores.

También en una lucha entre puestos de observación, cerca de Harg court, al Noroeste de San Quintín, hicimos prisioneros y cogimos impedimentos de guerra.

Cuerpo de ejército del príncipe heredero alemán.—Los franceses intentaron de nuevo reconquistar las trincheras perdidas en la alta meseta de La Bovelie y en la orilla izquierda del Mosa.

Al Sudeste de Gorny se malograron dos ataques bajo el efecto de nuestro fuego de contención con grandes bajas para el enemigo.

En el bosque de Avocourt y en la altura 304, el fuego destructor de nuestras baterías impidió a las tropas de asalto enemigas dispuestas a abandonar sus trincheras para atacar.

En la montaña de Joehl, en la Champagne, una empresa nuestro tuvo el resultado apetezido.

Los exploradores trajeron prisioneros y botín.

Derribamos seis aparatos enemigos, entre los cuales uno por el capitán barón von Richthofen.

Encuentros de patrullas.

París, 4.—Actividad bastante grande de artillería en el Norte de San Quintín, en la orilla izquierda del Mosa, hacia la cota 304, así como en la Champagne, en los sectores de monte Cornillet y monte Teton.

En el Este de Coucy-le-Chateau, en los encuentros entre patrullas, hemos hecho prisioneros, uno de ellos oficial.

El día ha sido tranquilo en el resto del frente.

Actividad aérea.

Londres, 4.—Los golpes de mano ejecutados con éxito durante la noche última al Oeste de Avricourt y el Norte de Nieuport nos han permitido capturar numerosos prisioneros.

Un ataque contra nuestros puestos avanzados al Sur de la Cojeul fué rechazado.

A consecuencia de una incursión alemana efectuada esta mañana contra nuestras trincheras al Suroeste de Laventie han desaparecido dos de nuestros hombres.

La aviación enemiga se muestra desde hace algunos días mucho más activa. Nuestros pilotos ejecutaron ayer con éxito su trabajo en unión de la artillería y realizaron varias expediciones y bombardeos. Un aparato alemán ha sido abatido por nuestros cañones especiales en nuestras líneas. En los combates aéreos derribamos tres aviones enemigos y otros dos tuvieron que aterrizar con averías. De los nuestros falta uno.

El viaje de Hindenburg

En Baden.—Obsequios y visitas.

Viena, 4.—El mariscal de campo Hindenburg y el primer jefe del Cuarto general, Ludendorff, que llegaron con su séquito hoy a Viena, se dirigieron a Baden, donde fueron recibidos por el jefe del Estado Mayor, Art. Lueke, se dirigieron al palacio del Alto Mando del Ejército, donde tuvo lugar una conversación entre los jefes. Por la mañana fueron recibidos por la Emperatriz en audiencia particular; después tuvo lugar en el palacio de Sus Majestades de Luxemburgo un almuerzo al que asistieron, además de Hindenburg y Ludendorff, entre otros, el embajador alemán, el agregado militar de la Marina, el ministro de Negocios Extranjeros, Czernin; el ministro de la Guerra, Stoecker; el jefe de Estado Mayor, Art, etc.

Por la tarde, Hindenburg y Ludendorff visitaron en el Ministerio de Negocios Extranjeros al ministro Czernin. Los dos huéspedes pasan la noche de hoy en el palacio de los condes de Czernin, en Hoetzendorf.

Manifestaciones de Hindenburg.

Berlín, 4.—Por persona que tiene estrechas relaciones con el general Hindenburg se comunica que el célebre caudillo se ha expresado en los siguientes términos sobre la situación actual:

«La guerra está ganada para nosotros si podemos resistir los ataques enemigos hasta que la guerra submarina haya terminado su obra.

Nuestros submarinos trabajan muy bien y destruyen las condiciones vitales del adversario en mayor medida que nosotros creíamos. En tiempos no muy lejanos nuestros enemigos se verán obligados a una paz. Ellos lo saben, y por eso mismo tienen que continuar sus ataques, por vanos que sean. No pueden esperar la ayuda de América. Y que vengan ellos. Los ejércitos de los aliados centrales ya no son vencibles. El enemigo nos ha menospreciado. Creo en su superioridad numérica y en que las penurias nos obligarán a consentir en una paz que destruya nuestro porvenir y el de nuestros hijos.»

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

Utilización de los barcos japoneses.

París, 4.—De Londres dicen al *Matin* que los barcos mercantes japoneses se utilizarán para el envío de víveres de Norteamérica a Europa.

El avión torpedero.

París, 4.—Telegrafan de Nueva York algunos informes sobre el avión torpedero del

contralmirante Fiske, invento americano que Alemania ha adoptado y que podría ser desarrollado por América como elemento para lograr la victoria.

El avión torpedero puede aproximarse a su blanco sin temor a minas ni torpedos. Llegado al punto de ataque, puede descender hasta el nivel del mar y lanzar su torpedo y escapar después con rapidez, a la que no iguala la de ningún buque. Por último, su tiro no está sometido, como el de los destroyers, a las variaciones del mar y de las olas, y es, por lo tanto, más seguro. Durante la noche, aun volando a poca altura, no puede ser visto.

Los cargamentos de los barcos refugiados.— Falle elogiado.

El Havre, 4.—Todos los periódicos belgas elogian el fallo del Tribunal Supremo español, por el que se declaran competentes los jueces españoles para conocer de las reclamaciones belgas y francesas sobre devolución de cargamento de sus naciones en los barcos alemanes refugiados en Canarias.

Elogian también al abogado D. Francisco Lastres, que ha defendido el recurso.

«España—dice uno de estos diarios—nos demuestra constantemente que su neutralidad no es disfrazado vasallaje, sino decorosa y fuerte independencia.»

La conferencia de Estocolmo

En la Cámara inglesa.

Londres, 4.—En la Cámara de los Comunes el diputado laborista Thomme ha preguntado al ministro de Negocios Extranjeros si sabía que el partido socialista británico había pedido pasaportes para tres delegados más, designados para representar en la conferencia de Estocolmo; si sabía que por 696.000 votos contra 1.498 el partido laborista había rechazado en Enero una proposición, discutida en Manchester, presentada por el partido laborista independiente, en favor de la convocación de un Congreso socialista internacional; si sabía igualmente que por 1.697.000 votos contra 302.000 la misma conferencia de Manchester había rechazado una proposición del partido socialista británico, favorable a la entrada inmediata en negociaciones de paz por el Gobierno británico; si sabía también que por 1.036.000 votos contra 464.000 la misma conferencia había aprobado la continuación de la guerra hasta la victoria.

Terminó preguntando Thomme si antes de conceder pasaportes a estas organizaciones socialistas tiene la convicción el Gobierno de que sólo van a defender el acuerdo de la conferencia anual del partido laborista.

Lord Balfour contestó: «Aunque el Foreign Office no tiene informaciones directas de esto, creo saber que los hechos señalados por Mr. Thomme son exactos. Pero, que yo sepa, no se ha dado ningún pasaporte a los socialistas británicos para que vayan a la proyectada conferencia de Estocolmo.»

Los socialistas alemanes.

Berna, 3.—De Estocolmo comunican al *Berliner Tageblatt* las declaraciones hechas ante el Comité holandoesandinavo por los representantes del partido socialista independiente alemán.

Haase hizo historia de los esfuerzos pacifistas de la oposición socialista alemana para atraerse a la mayoría a su bandera de paz, y la negativa de la fracción del Reichstag, ante el cual se estrecharon los esfuerzos de la oposición, teniendo que romper todo lazo de unión con aquella.

Añadió que los partidos socialistas están hoy separados por hondas divergencias, y que la fórmula de los obreros y soldados rusos es la expresión exacta de su propia convicción.

La mayoría social democrata se muestra afecta a esta fórmula, sólo por espíritu oportunista.

Bernstein afirmó la necesidad de aceptar la discusión referente a las responsabilidades.

«Es imposible discutir el problema de la paz—añadió—, si no empezamos por hacer luz en cuanto al carácter mismo de la guerra, y la parte que en ésta tuvo cada uno de los diferentes Gobiernos, mediante los documentos que éstos han publicado.»

Kolsky señaló que el acuerdo de los dos partidos socialistas alemanes consistió sólo en el empleo de las mismas palabras, que tienen, sin embargo, diferentes sentidos, según quienes las pronuncian.

La consecuencia resultante de las declaraciones de la fracción mayorista en Agosto de 1915, como desde luego el memorándum últimamente publicado es que la fracción no se apoya en principios socialistas, sino que se inspira en un espíritu nacionalista y militarista.

«Este hecho es patente—ha dicho Kolsky—, si estudiamos la actitud tomada por la fracción con respecto a Austria, Alsacia-Lorena y Polonia.»

Si la Conferencia quiere algo más que la redacción de un programa platónico de paz, le será menester una actitud enérgica frente al programa de la socialdemocracia, y hacer que tomen parte en la lucha todos los elementos del proletariado internacional, que están dispuestos a antablarla.»

Mochero, el más práctico para campo y automóvil, se vende en el kiosco de la calle de Alcalá (frente al núm. 28.)

### Liga Marítima Española

El día 27 del pasado mes celebró sesión la Junta central de esta Asociación. La presidió el Sr. Sánchez de Toca, y estuvieron presentes o representados los señores marqués de Píllares, conde de Zubiria, barón de Satrustegui, Suárez Inclán, Mille, Torelló, Aznar, Luanco, Noriega, Junoy, Bonelli, Carranza, Bosch, Ibarra, Barrera-Massó, Andújar y Navarrete.

La Junta, en vista de los informes y propuestas de la Secretaría general, deliberó y adoptó los acuerdos siguientes:

Coadyuvar a la realización de las conclusiones del Congreso de Economía Nacional en la parte que afecta a las industrias marítimas en general, y muy especialmente a las construcciones navales, al crédito marítimo y a la navegación mercantil, dando en esta última preferencia a cuanto fomente el tráfico con los mercados americanos; contribuir asimismo al éxito de las gestiones de la Comisión Protectora de la Producción Nacional, recientemente reorganizada, y de la Junta de Aranceles y Valoraciones, también de reciente reorganización.

Insistir cerca del Gobierno para que las Escuelas de Náutica tengan la dotación necesaria en el presupuesto de Instrucción pública, así como para que en el presupuesto de Fomento se incluyan las cantidades necesarias para el abono de la prima a la construcción naval; estimular la habilitación de la base naval de Mahón; procurar el balizamiento de la costa de Almería, y donar las 1.000 pesetas correspondientes al año actual y la copa premio de regatas de la Liga en San Sebastián.

Por último, la Junta consideró detenidamente las diversas cuestiones relacionadas con el seguro de guerra del personal náutico de todas las clases, y concretó su criterio sobre el particular para las ulteriores gestiones que le correspondan en asunto de tanta trascendencia para los intereses y las actividades que en la Liga tienen representación.

### Restos del galeón "San Juan,"?

La draga que funciona en la bahía de La Coruña, limpiando su fondo, ha deparado un descubrimiento.

Tropezaron los canchiones en material de inusitada resistencia, cerca del lugar donde estuvo emplazado el muelle de hierro, y hubo de bajar un buzo a reconocer el obstáculo.

Descubrió parte de una embarcación, de grandes dimensiones, enterrada en el fango. Se procedió a la extracción y llegaron a la superficie varios trozos de un buque de madera, de antigua construcción, cuya clavazón es, según parece, de madera también.

Parece que también se encontró alguna bala de hierro.

Aunque no se han podido ver los restos descubiertos, no sería aventurado suponer que se trate de uno de los galeones que se hundieron en el puerto durante el cerco de la ciudad por las fuerzas de Drake, en 1589.

Entonces, consta que el capitán Martín de Bertendona hizo sepultar en el mar el navío «San Juan», que mandaba, a fin de impedir que cayese en manos de los marinos ingleses.

Desembarcados sobre el muelle, frente a los viejos mataderos, restos de un antiguo buque, extraídos del fondo de la bahía, se vio que son vigas, cintas de costado, tracas y otros elementos arquitectónicos de un viejo barco, que, por no estar completos y aparecer en trozos, no permiten señalar exactamente la forma del buque a que pertenecieran.

Los técnicos calculan que podría ser una

nave de más de 400 toneladas. Toda la clavazón es de madera, y ésta, de roble, en la mayoría de las piezas.

La identificación de la nave no es cosa fácil; pero el hallazgo de un cañón de hierro, que ha sido extraído también—ferrado completamente de arenas, fango y crustáceos diversos, que constituyen una masa durísima—y de una bala de cañón, de hierro, asimismo, y como de cinco libras de peso, confirman que se trata de una nave de guerra.

Algunos de los maderos presentan señales de haber sufrido los efectos del fuego, y todas huellas de una ruptura violenta provocada por una fuerza poderosa.

Con estas indicaciones, y habida cuenta del lugar donde se han encontrado los restos del buque hundido, no es aventurado creer que resulta confirmada la hipótesis de que se trata del galeón «San Juan», que mandaba el capitán Martín de Bertendona, y que fué hecho volar por su mismo comandante el 5 de Mayo de 1589, hacia el centro de la bahía, cuando los marinos de Drake trataban de apresarle, y después de haber sostenido casi solo, contra los navíos ingleses, una heroica lucha.

### NOTAS POLITICAS

#### LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Después de despachar con S. M. el Rey, fué el Sr. Dato a la Presidencia, donde recibió a los periodistas, a quienes manifestó que antes del despacho con el Rey y del de los ministros de la Guerra y de Marina, Su Majestad marchó al tiro de Caballería y regresó a las once, recibiendo después a éstos.

El Sr. Dato apenas tenía noticias que dar a la Prensa.

A una pregunta de un compañero acerca de si el Gobierno se proponía publicar otro decreto sobre los aeroplanos, análogo al de los submarinos, con motivo de haber llegado a Lequeitio un hidroavión francés averiado, el Sr. Dato negó rotundamente que tal fuese el propósito del Gobierno, como tampoco es cierto que prepare ningún otro decreto.

Después negó el Sr. Dato que tuviese la importancia que se le ha dado a la conferencia que anoche celebró en Gobernación con el ministro de este departamento y el subsecretario de Guerra.

Estas conferencias las celebra el presidente muy frecuentemente con todos los ministros para despachar los asuntos más importantes de los distintos Ministerios.

Lamentáronse los periodistas ante el presidente de que el Sr. Sánchez Guerra hubiese prohibido la reunión de periodistas que habíamos de celebrar ayer tarde.

El Sr. Dato les ofreció hablar con el ministro de la Gobernación para recomendarle que vea de conceder esa autorización. Al propio tiempo recomendó a los compañeros que busquen un local adecuado para reunirse y no en un local público.

El ministro de la Gobernación presidió esta mañana una junta de directores generales de dicho Ministerio.

Por esta causa no recibió a los periodistas.

### CINEMATOGRAFO

Marca Imperator d'Ernemam nuevo, completo para proyecciones en teatros, se vende. Tiene objetivo Imperator, banco de hierro, linterna, motor, arco, resistencia regulable, embobinador y dispositivo para proyecciones fijas.—Razón: Peligros, 3, Sr. Montilla.

### Bolsa de Madrid

VALORES PÚBLICOS	Día 2	Día 3
<b>4 por 100 perpetuo interior.</b>		
Fija corriente.....	00 00	00 00
Fin próximo.....	72 25	71 65
<b>Al contado.</b>		
Serie F 50.000 ptas. nominales	72 10	71 50
» E 25.000 »	72 30	71 95
» D 12.500 »	72 75	72 75
» C 5.000 »	73 15	73 00
» B 2.500 »	75 6	74 05
» A 500 »	75 6	74 75
» G y H de 100 y 200 »	75 50	73 00
En diferentes series.....	75 50	00 00
<b>4 por 100 amortizable.</b>		
Serie E 25.000 ptas. nominales	00 00	00 00
» C 5.000 »	83 07	00 00
» B 2.500 »	00 00	00 00
» A 500 »	83 00	83 00
En diferentes series.....	83 00	00 00
<b>5 por 100 amortizable</b>		
Serie F 50.000 ptas. nominales	00 00	89 75
» E 25.000 »	00 00	89 85
» D 12.500 »	00 15	90 50
» C 5.000 »	01 30	88 60
» B 2.500 »	01 30	88 80
» A 500 »	02 75	91 00
En diferentes series.....	00 00	00 00
<b>Ayuntamiento de Madrid.</b>		
Obligaciones de 250 pesetas.....	00 00	00 00
Idem Erlanger y Compañía.....	00 00	00 00
Idem por resultas.....	92 00	00 00
Idem por expropiaciones del interior.....	00 00	00 00
Idem id. en el ensanche.....	00 00	00 00
<b>Bancos y Sociedades.</b>		
Cédulas hipotecarias al 4%.....	95 75	95 75
Acciones del Banco de España.....	450 00	455 00
Idem de la C. A. de Tabacos.....	00 00	282 00
Idem del Banco Hipotecario.....	000 00	000 00
Idem del de Castilla.....	000 00	000 00
Idem del Hispanoamericano.....	140 00	00 00
Idem del Español de Crédito.....	87 00	000 00
Idem del del Río de la Plata.....	000 00	000 00
Idem del Central Mexicano.....	00 00	00 00
Azurcareras preferentes.....	71 50	72 50
Idem ordinarias.....	00 00	00 00
Idem obligaciones.....	00 00	00 00
<b>Otros valores.</b>		
C.º Graj. Mad.º de Electricidad	00 00	00 00
Sociedad Electr.º de Chamberí	00 00	000 00
Idem M.º id. obligaciones.....	00 00	00 00
Electricidad Mediodía Madrid.	00 00	00 00
C.º Peninsular de Teléfonos.....	00 00	00 00
Canal Isabel II.....	00 00	00 00
Construcciones metálicas.....	00 00	00 00
Ferrocarril de Valladolid a Ariza	00 00	00 00
Unión de Explosivos.....	000 00	00 00
Oblig. Diputación provincial	00 00	00 00
Sociedad Editorial de España.....	00 00	000 00
—Fundador.....	00 00	000 00
Idem id. id.—Ordinarias.....	00 00	000 00
C.º Madr.º de Urbanización.....	00 00	000 00
<b>Cambios sobre el extranjero</b>		
Francos.....	74 20	74 25
Libras.....	20 30	20 31

### Concurso del Patronato del Museo del Prado

El Patronato del Museo del Prado, cumpliendo uno de sus principales fines, y deseando contribuir al conocimiento de artistas notables, imperfectamente estudiados hasta ahora, ha proyectado, como es sabido, una serie de Exposiciones de pintores regionales, las cuales inauguró en el mes de Mayo con la de Morales, el Divino. Al mismo tiempo se propone que estas exhi-

biciones tengan influencia inmediata en el desarrollo de nuestros estudios histórico artísticos, sirviendo de base a una monografía del pintor que haya sido objeto de ella, para lo cual abre un concurso a fin de premiar la mejor que se presente sobre *El divino Morales*, con arreglo a las condiciones generales de estos concursos.

El premio consistirá en la cantidad de 1.000 pesetas.

En igualdad de circunstancias, serán preferidos los ilustrados con fotografías.

El Patronato procurará que el trabajo premiado se imprima por cuenta del Estado; pero advierte que no contrae obligación alguna respecto de este particular.

Los originales se remitirán al secretario del Patronato del Museo Nacional de Pintura hasta el 31 de Octubre próximo, a las cuatro de la tarde.

### INFORMACION DE GUERRA

#### Super numerario.

Pasa a situación de supernumerario, sin sueldo, el capitán de Infantería D. Rafael Gómez de las Cortinas.

#### Reemplazo.

Se concede el reemplazo por enfermo al capitán de Ingenieros D. Antonio Pérez Barreiro.

#### Cruces.

Se concede permuta de cruces de plata del Mérito Militar por otras de primera clase al segundo teniente (E. R.) D. Vicente Juan de Soto.

### Ingreso en el Cuerpo Jurídico

El Tribunal de oposiciones de ingreso del Cuerpo Jurídico Militar ha formulado la siguiente propuesta de aprobados, que ocuparán las plazas objeto de la convocatoria:

- 1.º D. Antonio Izquierdo.
- 2.º D. Nicasio Pon.
- 3.º D. Juan Ríos.
- 4.º D. Cayo Ortega.
- 5.º D. Andrés Hernández.
- 6.º D. Felipe Acedo.
- 7.º D. José Pérez Jofre.
- 8.º D. Victoriano Pérez Camposamor.
- 9.º D. Eustaquio Velasco.
10. D. Juan Toscano.
11. D. Germán Pérez Olivares.
12. D. Pedro Fernández.
13. D. Guillermo Gil Revoliño.
14. D. Domingo Carlos Tollá.
15. D. Valeriano Torres.
16. D. José Cerdá.
17. D. Alfonso Viedma.
18. D. Francisco Clavijo.
19. D. Alfonso Alvarez Baylla.
20. D. Isidoro Leñasco.
21. D. Antonio Sánchez Erra.
22. D. Joaquín Reig.
23. D. Higinio Martínez Azcoitia.
24. D. Alfonso Fernández.
25. D. Adriano Coronel.

### FIRMA DEL REY

#### Guerra.

Nombrando general de la brigada de Cazadores (Barcelona) al general D. José Tomasetti, actual gobernador militar de Montjuich.

Idem gobernador militar del castillo de Montjuich al general de brigada D. Lorenzo Challier, que se halla de cuartel.

Disponiendo que el vicealmirante en situa-

ción de reserva D. Angel Miranda cese en el cargo de consejero del Supremo de Guerra y Marina.

Nombrando consejero de dicho Alto tribunal al vicealmirante de la Armada D. Miguel Márquez de Prado y Solís.

### La fortaleza de La Cabaña

La Legación de Cuba nos ruega la publicación de la siguiente nota:

«Habiéndose publicado hace pocos días en la Prensa que a consecuencia de una explosión había quedado destruida la fortaleza de La Cabaña, de la Habana, el señor ministro de Cuba en Madrid solicitó de su Gobierno noticias exactas del accidente, y el señor secretario de Estado de su país le ha transmitido ayer un cablegrama que dice totalmente:

«Completamente inexacta noticia referida en su cable del jueves. Explosión polvorín sólo destruyó pequeña parte Cabaña.—Desvernise, secretario de Estado.» Esto calmará por completo la inquietud que las primeras noticias produjeron en la colonia cubana en España y en las numerosas personas que aquí tienen intereses y afectos en aquella República.»

### Espectáculos para mañana

PARISH.—A las nueve y media, gran función desempeñada por la compañía de circo. Director, William Parish.

A las cinco, gran función de moda.

EL PARAISO.—A las diez, éxito de la Compañía de Varietés.—De una a tres de la madrugada Souper Trango, Banda del Regimiento de Asturias. Entrada 0,50 céntimos.

CINE IDEAL.—Todos los días estrenos de interesantes películas. Desde las cuatro y media.

PROYECCIONES.—Sección continua de cinematógrafo (grandes éxitos).

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

ROYALTY y PRINCIPE ALFONSO.—Tarde y noche.—Butaca, 0,30, temperatura agradabilísima.

FRONTON MADRID.—Todos los días tarde y noche gran partido de pelota a riqueta entre agraciadas señoritas.

**MOORE'S** Es la pluma estilográfica mejor hasta hoy conocida. Puede llevarse en el bolsillo en cualquier posición sin temor a que se salga; con pluma de ORO GARANTIZADA.

DEPÓSITO Y VENTA

**Martínez de Velasco**

PAPELERIA

PELIGROS, 3.—MADRID

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

### FOLLETIN NUM. 20.

## La expedición a los Dardanelos

#### CONCLUSIÓN

5.º El primer lord y sir Arthur Wilson, que fueron los únicos consejeros navales presentes en el Consejo de guerra, no expresaron su disenso. Y lord Kitchener, que representaba un voto de calidad, en el momento en que la decisión fué tomada se manifestó en favor del proyecto. Tanto lord Fisher como sir Arthur Wilson, hubieran preferido la realización de una acción combinada; pero ni uno ni otro expresaron esta opinión ante el Consejo de guerra, ni fueron preguntados por éste. Tampoco opusieron ningún reparo a las operaciones navales, por estimarlas como un medio experimental del cual cabía desistir si los primeros resultados obtenidos no fueran lo satisfactorios que se deseara. Además, sus objeciones estaban basadas principalmente en su

preferencia por la adopción de otros planes en otros teatros de la guerra.

6.º La Comisión es de parecer que el ministro de Marina, en primer lugar; el primer Ministro, después, y los demás miembros del Consejo de guerra, tenían la obligación de conocer el parecer de los consejeros navales, el cual debió ser expuesto con toda claridad ante el Consejo. Y los técnicos, de su parte, debieron haberlo manifestado, aun sin ser preguntados, desde el momento en que consideraron que el proyecto planteado por el Consejo resultaba impracticable desde el punto de vista naval.

7.º Al estudiar la situación, en 13 de Enero, la Comisión, no cree que el Consejo de guerra debió llegar a una decisión sin una investigación acabada de la proposición sometida a la consideración del mismo, consistente en que el Almirantazgo debía preparar una expedición naval en Febrero para bombardear y ocupar la península de Gallipoli con Constantinopla como objetivo. Pues la urgencia no era tanta que no permitiera aplazar la resolución hasta que los consejeros navales y militares del Gobierno pudieran examinar detenidamente la cuestión. La Comisión es de opinión que la realización de un ataque mixto por sorpresa, contra la península de Gallipoli, ofrecía tales ventajas militares y políticas, que fué un error el sacrificar la posibilidad de emprenderlo, decidiéndose a cambio por un ataque exclusivamente naval, el cual, por su índole, no permitía alcanzar los objetivos que en la decisión se proponían.

8.º Igualmente ha llegado a la conclusión de que el acuerdo adoptado, en 16 de Febrero, de con-

centrar tropas en la vecindad de los Dardanelos, vino a crear una situación crítica, ya que aunque las tropas no fueron en realidad desembarcadas desde los primeros momentos dieron al mundo entero la impresión de que se intentaba un ataque serio, y si al fin se desistía de él, sólo se hubiera logrado dar un golpe al prestigio nacional.

9.º El día 20 de Febrero decidió lord Kitchener que la 29 división que formaba parte de las tropas que por el acuerdo del día 16 del mismo mes habían de ser enviadas al teatro oriental de operaciones, debía aplazar la marcha, comisionando al coronel Fitzgerald para que diera orden al Director de transportes navales de que suspendiera los preparativos realizados para el envío de aquellas tropas. Esto fué hecho sin informar al ministro de Marina, y con ello se difirió, además, por tres semanas el envío de aquellas tropas. Este retraso comprometió las probabilidades de éxito de los primeros ataques realizados por las tropas de desembarco contribuyendo a aumentar las dificultades materiales con que hubimos de tropezar algunos meses después.

10.º En vista de las opiniones expresadas por las autoridades militares y navales, en el lugar de la acción resultaba inevitable el acuerdo de un ataque naval, después del bombardeo del 18 de Marzo.

11.º El Consejo de guerra dejó de reunirse en el lapso de tiempo comprendido entre el 10 de Marzo y 14 de Mayo. Mientras, tuvieron lugar importantes operaciones de desembarco. La Comisión estima, que antes de emprender tales operaciones, el Consejo de guerra debió haber examinado cuidadosamente la situación. En su opinión, debió haber convoca-

do el primer Ministro un Consejo a este propósito, y al no hacerlo, los demás miembros del mismo debieron haberlo solicitado. Fué ésta una omisión seria.

12.º Lord Kitchener no se sirvió todo lo necesario de los consejos del Gran Estado Mayor, resultando con ello un recargo de trabajo personal superior a lo que un solo hombre puede abarcar, y dando lugar, por esta causa, a confusiones y deficiencias que no debieron haber existido.

13.º La Comisión no puede estar conforme con la opinión sustentada por lord Fisher, de que obraba cumpliendo con su deber al guardar silencio en las reuniones del Consejo aun no estando conforme con el parecer de su jefe. Esta teoría es a todas luces perjudicial, tratándose de un servicio público.

14.º Finalmente, la Comisión está de acuerdo con que, aunque el objetivo principal de estas operaciones no fué alcanzado, se consiguieron ventajas de cierta importancia política cuya índole ha quedado puesta de manifiesto en el detalle de esta información. Ahora bien, si estas ventajas compensaron o no las pérdidas de vidas que la expedición originó y los gastos a que dió lugar, es asunto opinable.

# 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, MEXICO

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-MEXICO

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 Limón, Colón, Sabanailla, 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 COMPAÑIA

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 Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.020; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 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 Arrow-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 y ametralladoras 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 Stockholm (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 19.200 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; «Kator», 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.—Pidanse 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 católico 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

Pídase BOLETIN con detalles y véstese 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 ASEGURADOS.—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 siniestros 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 Lospés, 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