

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO XLIX

Redacción y Administración: Páligros, 3, calle. dcha.-Tel. 2.031.

Madrid, Jueves 21 de Junio de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.870

El problema de la Marina mercante

Para la debida proporción entre las necesidades del tráfico marítimo y el volumen comercial es imprescindible que la flota mercante esté ponderada con las relaciones del intercambio mercantil, porque éste es el que determina las orientaciones de los transportes.

La Marina mercante es la expresión del movimiento marítimo de la industria nacional para el objetivo del desarrollo de la prosperidad pública. Así es que sus diversas unidades y organizaciones deben inspirarse en la capacidad, en la rapidez y en la continuidad de los barcos.

La flota comercial, lo saben los profesionales, comprende los vapores rápidos, de gran tonelaje, potentes máquinas propulsoras, velocidad superior, que transportan pasaje, correspondencia y servicios postales y mercancías llamadas de lujo.

Existen vapores mixtos, de moderado andar, de menos suntuosidad, que conducen pasajeros y mercancías; hay también barcos de carga que solamente transportan mercancías y materias ordinarias; veleros de alta mar, de marcha rápida, en condiciones favorables de mar y viento que, con menor apremio, prestan un servicio análogo al de los barcos de carga, y, en fin, barcos de cabotaje que hacen el servicio de transporte restringido entre puerto y puerto.

La flota mercante debe caracterizarse por su actividad, indispensable para el buen servicio en los transportes marítimos, que tanto afectan al desenvolvimiento de los intereses generales del país, y debe estar constituida por barcos modernos bien acondicionados, bien dispuestos para la competencia con sus similares del extranjero, y poder satisfacer las necesidades de los mercados lejanos, y debe utilizarse como el mejor instrumento de propaganda industrial y comercial de la Nación.

Eso hicieron los fenicios y después los griegos; en esos principios se inspiraron los cartagineses, y luego los venecianos, los genoveses, los portugueses y, en fin, los ingleses, los alemanes, los americanos y los italianos.

La navegación de altura, el grande y pequeño cabotaje, la pesca, los servicios postales, el pasaje, la misma Marina de recreo constituida por los yates, sean de carrera o simplemente para excursiones de aficionados, se organizan en armonía con la intensidad de sus movimientos.

Bajo el concepto de la construcción naval y del tráfico, esos diversos aspectos de la Marina mercante tienen en conjunto y cada uno de por sí una gran importancia que exige por parte de los Poderes públicos una atención que desgraciadamente en España casi nunca se les concede, y para convenirse de ello no hay más que fijarse en el desconcierto que en punto a clasificación de los barcos que forman la flota mercante nacional existe.

Las necesidades del comercio marítimo español son cada vez más crecientes, y exigirían muy bien que todo lo concerniente a la Marina mercante, industrias marítimas, comercio exterior y transportes por mar, se rigiese por un solo Departamento ministerial; y no sería de los menos ociosos; Ministerio que podría reemplazar al antiguo y ya suprimido de Ultramar, en el que también podría incluirse los asuntos coloniales hoy afectos al Ministerio de Estado.

Nuestra Patria, por sus múltiples orientaciones internacionales, requiere gran amplitud en la organización de su flota comercial, y se comprende, porque aun cuando España ha perdido su soberanía colonial, conserva las relaciones comerciales con sus antiguas posesiones ultramarinas, a que hay que agregar las correspondientes a los otros países extranjeros con los que mantiene un intercambio comercial más o menos activo e importante.

No cabe duda que todo esto es más que suficiente para establecer actividades productoras, muy fecundas, que reflejan su vitalidad en el desarrollo mercantil y en el tráfico marítimo; y si la flota mercante nacional no responde ni corresponde a esas exigencias tan apremiantes, no será posible regularizar ni normalizar los desenvolvimientos comerciales de la Nación.

Hoy por hoy, la Marina mercante española está atrofiada; sus barcos no responden bien a las exigencias del tráfico marítimo, ni a la importancia del volumen comercial; porque el tonelaje disponible es cada vez menor, y no se reemplaza ni en cantidad ni en calidad; pero

el apremio de las circunstancias ha de ser, no tardando mucho, tan intenso, que no habrá más remedio que conceder al problema de la Marina mercante toda la atención y estudio que su misma importancia requiere.

AUSTRIA-HUNGRÍA

La situación política

Rumores de desórdenes en Bohemia. Zurich, 20.—Noticias de origen fidedigno dan cuenta de que Bohemia está siendo teatro de gravísimos sucesos.

Ha estallado en Praga un movimiento revolucionario, habiéndose creado un Comité obrero, que representa a los trabajadores tchecos de todas las fábricas de Praga y alrededores, sin distinción de partidos.

Reclama en un manifiesto la convocatoria de una asamblea constituyente de los países tchecos, a base del sufragio universal, para fundar un Estado tchecoslovaco independiente, y protesta contra la actitud de los supuestos delegados tchecos en la conferencia de Stockholm.

La iniciativa revolucionaria de los obreros de Praga ha provocado enorme efervescencia en la ciudad, habiéndose celebrado una manifestación, que desfiló ante el monumento de Muss, cantándose el himno «Hejelo vane», con el estribillo «Los rusos y los franceses están con nosotros». Los manifestantes se dirigieron después al Club alemán, apedreándole.

Intervino la Policía y los soldados húngaros, dándose cargas y resultando muchos muertos y heridos.

En otras ciudades de Bohemia, especialmente en Pils y en Budejovice, han ocurrido sucesos análogos.

Se atribuyen estos sucesos a la dimisión del Gabinete Martinić.

El Gobierno en crisis.

Zurich, 21.—El presidente del Consejo austriaco, M. Clam Martinić, reunió ayer el Consejo, durante la discusión varias horas, y acordó, por último, entregar al Emperador la dimisión colectiva del Gabinete.

El periódico *Ultimas Noticias*, de Munich, dice que en los centros parlamentarios se cree que Martinić seguirá al frente del Gobierno, que se transformará, dando entrada en él a un miembro del partido polaco, un eslavo del Sur y un socialista cristiano.

Es probable que sólo el barón de Forster, ministro de Ferrocarriles, sea el que quede separado.

La crisis ha de resolverse rápidamente, pues mañana tiene que votarse el presupuesto provisional.

Los informes de Austria dicen que la mayor dificultad con que tropieza el conde de Martinić es la oposición de los polacos, que siempre eran antes el más firme sostén de todos los Gobiernos.

Solución de la crisis.

París, 21.—Dicen de Viena que el Emperador ha dado encargo a M. Clam Martinić de formar un nuevo Ministerio.

Manifiesto maurista

El Directorio provincial del partido maurista de Barcelona ha publicado un manifiesto dirigido a la opinión pública acerca del actual momento político.

Se dice en el documento que la opinión pública y el partido maurista han venido señalando en vano los peligros que encierran los procedimientos de Gobierno empleados por los señores condes Romanones y Dato. También se afirma que la vuelta del Sr. Dato al Poder ha producido una decepción mayor al país y de más tristes consecuencias al ver que no ocurre lo que en todas las naciones extranjeras, que en estos momentos difíciles colocan al frente del Gobierno a personalidades de reconocida competencia. Recomienda la firmeza en la labor emprendida desde 1913, con la vista fija en España, no en las prebendas y ventajas que ofrece el goce del Poder.

Termina el manifiesto haciendo tres advertencias al partido: primera, que el maurismo se desenvuelve dentro de la Monarquía constitucional, en la que espera dignamente el día, acaso no lejano, para sus anhelos de renovación y buen gobierno; segunda, que estos momentos sólo pueden ser de desaliento para los impresionables o los tímidos, pues se impone una acción colectiva que cristalice en movimientos de opinión irreductibles por la doble fuerza de su moderación y su firmeza, y, por último, la confianza que deben abrigar todos en el triunfo de la causa. Con sólo que se perciba la opinión pública en su actuación, cada día más intensa, el triunfo será indefectible.

EL PODER NAVAL

Ver para creer

No ha mucho la idea naval era casi desconocida en las masas neutras españolas. Desde el desastre de Cuba, en que se aprendió que la destrucción de la escuadra implicó la pérdida de las Antillas, el espíritu nacional principió a establecer comparaciones.

Se habla mucho de reconstitución marítima, y la opinión oye muy complacida esa música armoniosa; la guerra europea, tan enconada, le ha ayudado a completar su instrucción en materia de barcos y de armamentos navales; pero todavía no se ha formado un concepto exacto de lo que es la fuerza naval.

Los barcos cuestan mucho dinero, y esta preocupación se encuentra tan arraigada en la conciencia popular, que resulta bastante difícil hacer comprender a las multitudes que los sacrificios que exige la creación y sostenimiento de un poder naval son remuneratorios.

¿Por qué? Ya dijo un estadista clarividente que no hay nada más caro para un país que una campaña desgraciada. España lo ha podido ver prácticamente, meditando acerca de su desastre colonial.

Por no crear y sostener la Marina militar que necesitaba para la conservación del resto de su dominación en América perdió en ella su soberanía. ¿Qué fué más caro, el gasto que habría implicado la posesión de un poder naval o perder ese dominio, que con una administración patriótica, al modo inglés, habría sido un manantial inagotable de prosperidades y de fuerza?

Las masas neutras españolas están ya convencidas de esto; pero no se forman exacta idea de lo que es y para lo que sirve el poder naval, y eso sucede porque la política marítima no está en el ambiente nacional, al revés de lo que ocurre en Inglaterra y en Alemania, en los Estados Unidos, en el Japón, en Italia y en Francia.

En esos países la Marina, tanto militar como mercante, constituyen conceptos fundamentales; en nuestra Nación, no. ¿En qué consiste? Debe ser porque, fuera de la masa popular que vive próxima a las costas, no se tiene idea en el interior de lo que es la Marina.

La gente de tierra adentro no comprende, no conoce, no siente el mar, ni los barcos, ni la Marina, ni los marinos. Por las estampas antiguas comprende que el mar es grande y que sobre él flotan los barcos; pero esto es una idea vaga, algo rudimentaria, que, afortunadamente, principia ahora a ir desarrollándose de un modo menos empírico, gracias al influjo de las exhibiciones cinematográficas, que son un libro abierto para el vulgo más o menos ilustrado.

Claro es que hay que ilustrar a las masas neutras acerca de la importancia del poder naval, de lo que significa, de lo que representa. Esta es la obra de los publicistas, más que de los marinos; pues los profesionales, saturados como están por sus tecnicismos, no pueden emprender esa labor esencial que requiere atención, constancia y otras cualidades especiales.

Lo primero que es preciso llevar a la mente de la opinión pública es que España tiene capacidad económica suficiente y aun sobrada para crear, sostener y organizar su potencialidad naval; y que los presupuestos navales, para ser eficaces, han de triplicarse o cuadruplicarse para las atenciones ordinarias de lo que hoy son. Pocos profesionales, por no decir ninguno, estando, como lo están, persuadidos de esta gran verdad, se decidirían a manifestársela escuetamente al país productivo contribuyente.

En el Parlamento sólo hubo un orador de gran autoridad, creemos que fué el Sr. Azcárate, que expusiera en cierta ocasión, como conveniencia nacional, la necesidad de invertir los presupuestos de Guerra y de Marina, otorgando a éste las cifras y créditos que se conceden a aquél, y viceversa. Ahora no es ocasión de discutir ni desarrollar esa tesis; pero la página histórica de nuestra eliminación de América está en disposición de ser leída y estudiada por todos los españoles.

Estos ya están persuadidos de que la Marina es el brazo derecho del Estado; que es indispensable para la defensa nacional; que sin ella no se pueden tener aspiraciones de ningún género en la esfera de lo internacional; en una palabra, que la Nación no puede vivir aislada, y que para relacionarse necesita tener Marina militar y Marina mercante; en una palabra, sostener un poder naval eficiente.

Para llegar a ese estado de percepción, la opinión pública ha necesitado, como Santo Tomás, ver para creer. Ya ha visto que por no tener Marina ha perdido su gran emporio colonial; y esta persuasión constituye un paso gigantesco en el camino de nuestra reconstitución marítima.

Hay que seguir, es preciso continuar, es menester que la opinión, además de haber visto eso, crea en la necesidad de salir de su indiferentismo para poseer ese instrumento indispensable de la nacionalidad que se llama poder naval. Habiéndolo visto ha dado un gran paso en su regeneración moral y material; creyéndolo firmemente completará y asegurará ésta.

ZENÓN SOMODEVILLA

Las Juntas de Defensa

Una campaña de Prensa.—Guarnición desconcentrada.

Barcelona, 21.—Entre el elemento militar de esta guarnición reina manifiesto revuelo desde hace algún tiempo por la campaña que viene sosteniendo el periódico *La Lucha*. Este malestar ha aumentado con motivo de un artículo de Marcelino Domingo publicado hoy en dicho periódico.

El articulista se dirige a los soldados, aconsejándoles, entre otras cosas, que apelen a procedimientos de rebeldía.

La autoridad militar ha considerado delictivo el artículo y denunciado el periódico. La Policía se personó en la redacción de *La Lucha*.

De las diligencias sumariales se ha encargado el juez de causas de la Capitanía general, D. José Seva, y el Sr. Iborra, capitán de Infantería, ante el cual prestaron declaración los redactores de *La Lucha*.

Para evitar la continuación de la campaña contra el régimen que viene haciendo este periódico, han celebrado una conferencia el gobernador civil y el presidente de la Audiencia.

El artículo de Marcelino Domingo ha sido denunciado también por el fiscal de Su Majestad.

Manifiesto a las clases de tropa.

Dice nuestro estimado colega *El Mundo*: «Con objeto de convencer a los sargentos y cabos que deseaban constituir Juntas de Defensa, para que desistieran de su propósito, y fuese realizando gestiones con algunos de la guarnición de Madrid.

Estas gestiones han tenido completo éxito, lográndose que varios de ellos suscriban un Manifiesto dirigido a sus compañeros de provincias en el cual les dicen que es injusto el recelo que produce el no tener representación los sargentos y cabos en las Juntas de Defensa, pues éstas han de velar por la conveniencia de todos y la satisfacción de sus anhelos.

Según parece, los primeros ejemplares se enviarán a las guarniciones de Bilbao y Barcelona, donde se ha mostrado más vivo el deseo de las clases de tropa para constituir Juntas de Defensa.

Uno que se opone.

El delegado de Hacienda de Málaga se ha opuesto resultadamente a la formación de una Junta de Defensa de los funcionarios de esta Delegación, cominiéndoles con formar expediente a los organizadores del proyecto de creación de la mencionada Junta.

Con tal motivo reina gran marejada entre los empleados, diciéndose que han adoptado acuerdos de importancia, que procuran reservarse hasta que se les presente una oportunidad para exteriorizarlos.

Los de la reserva.

Los oficiales de la Escala de reserva retribuida tienden también a constituir Juntas de Defensa, bien por divisiones o uniéndose a las del Arma en general.

Consejo de ministros

El celebrado ayer tarde en la Presidencia terminó después de las ocho de la noche. El Sr. Dato manifestó que había dado cuenta al señor ministro de la Gobernación de la marcha de los asuntos sociales en provincias y de todo lo relativo al orden público, que en todas partes se mantiene.

El señor ministro de la Guerra informó a sus compañeros de diferentes asuntos de su departamento y de una combinación de personal que se propone hacer en el Ministerio.

Se acordó, de conformidad con la mayoría del Consejo de Estado, conceder un crédito de 1.785 000 pesetas al ministerio de Fomento para obras extraordinarias en Canarias.

El señor ministro de Gracia y Justicia informó al Consejo de haberse firmado la escritura de adjudicación de las obras para la reconstrucción del Palacio de Justicia, y el señor ministro de Estado dió cuenta de algunos asuntos de su departamento.

Expedientes.

Se aprobaron los expedientes siguientes: Fomento.—Disolución de la Cámara de Comercio de Z-mora y su reconstitución con arreglo a las disposiciones vigentes. Expropiación de unos terrenos en el término municipal

pal de Becelze (Teruel), por el importe de 131.767.

Hacienda.—Fijando el capital por el que han de tributar por utilidades varias Sociedades extranjeras. Adquisición directa de cables de acero con destino a las minas de Almadén.

Aparte de los asuntos a que se hace referencia en la Nota oficiosa, se ocupó de otros de señaladísimo interés; pero es criterio de este Gabinete guardar la más absoluta reserva sobre aquellos asuntos que considera de gobierno, mientras éstos estén tramitándose.

LAS MINAS A LA DERIVA

Una de las armas más temibles para los neutrales, de cuantas se emplean en la guerra, son las minas a la deriva, que no puede saberse dónde serán llevadas por las corrientes, siendo un elemento ciego de destrucción que persiste preparado para causar enormes daños durante mucho tiempo, sin que su empleo compense esos riesgos que representa para los intereses generales.

Ahora mismo, un dragaminas francés, el «Anjou», dedicado a esa faena en el golfo de Vizcaya, chocó con uno de esos mortíferos aparatos y se fué a pique en pocos minutos el domingo último, ahogándose siete marineros.

Nos encontramos, pues, con un peligro serio en la vecindad de nuestro litoral, que no hay medios prácticos para evitarlo del todo.

Sería inútil desatarse en acres lamentaciones contra el empleo de un arma que tal vez nos otros mismos tendremos que emplear en alguna ocasión.

Sólo se justifica lanzar minas en parajes del mar donde las corrientes permiten alguna probabilidad de que los barcos enemigos sean alcanzados por ellas, como sucedió, por ejemplo, en los Dardanelos; pero no hay que hacerse ilusiones sobre los reparos que ningún país tendrá en llevar a cabo lo que conceptúe provechoso para su defensa.

Además, dichas minas no vagan por los mares merced a la dañosa voluntad de un beligerante; la mayor parte de aquéllas fueron colocadas en puntos de paso con intención de que allí permaneciesen, y luego las arrancó de su fondo esa fuerza irresistible del oleaje que se siente hasta ciertas profundidades en las conmociones atmosféricas.

Aparte de esto, hay la contingencia de un fondeo imperfecto que las deje libres al poco tiempo de ser colocadas.

Ya en la guerra de Secesión de los Estados Unidos hubo multitud de catástrofes producidas por el encuentro fortuito de buques con minas, no estando éstas destinadas al fin tristísimo que alcanzaron.

El caso se repitió en el mar Egeo poco después de la campaña italo-turca.

Venimos, por lo tanto, a la consecuencia de que no hay manera de formular reclamaciones ni de hacer algo que sirva para la evitación de ese riesgo evidente que amenaza los vijes marítimos en la proximidad de nuestras costas; pero esto no quiere decir que debamos cruzarnos de brazos.

Un poco de vigilancia podría atenuar ese peligro, y no costaría mucho el que tres o cuatro vaporcitos de pesca, tripulados por hombres inteligentes, se dedicasen a la ruda labor que ha causado la pérdida del «Anjou», denunciando la existencia de dichos aparatos, en el golfo mencionado, que ya habían previsto los franceses.

El conocimiento que hay acerca de la dirección constante de ciertas corrientes marítimas facilitaría mucho el trabajo, que, siendo como es muy arriesgado, evitaría un gran número de tragedias si se llevase a cabo con precauciones y perseverancia.

El Gobierno francés ha considerado preciso establecer ese servicio defensivo en sus aguas amenazadas ya por los submarinos alemanes. Nosotros debemos imitar su ejemplo porque no hay nada más terrible que los palos de un ciego.

No nos metamos en si la mina que destruyó al buque en cuestión procedía de la ría de Bayona o fué lanzada por los sumergibles tudescos; lo interesante es que otras no vayan a parar hacia los rumbos acostumbrados entre nuestros puertos.

La revolución en Rusia

Los obreros y soldados se pronuncian por la ofensiva.

Petrogrado, 20.—El sábado se celebró escrutinio secreto en el Comité de Obreros y Soldados de Petrogrado, votándose a favor de la ofensiva por 75 votos, y declarándose en contra de ella 55 delegados.

Los socialistas revolucionarios se han declarado también en favor de la prosecución de la guerra por 325 votos en pro y 25 en contra. El grupo llamado «de los salvajes» ha celebrado otra reunión, pronunciándose diversos discursos, en los que se ha reclamado el aplastamiento de Alemania.

Una prohibición.

Berna, 21.—De Petrogrado dicen que el Gobierno ruso ha prohibido al ministro suizo en Petrogrado, M. Odier, siga comunicando por despachos cifrados con los miembros de la confederación helvética.

Congreso socialista.

Petrogrado, 21.—En los centros políticos es tema de todas las conversaciones el Congreso general de socialistas demócratas y revolucionarios.

El primer voto del Congreso fué un hecho verdaderamente delicado: la expulsión de Grimm ha sido considerada como un síntoma de que el Congreso se halla dominado por los elementos moderados. La fracción maximilista opuesta al Gobierno es muy insignificante.

Nuevo partido.—Socialistas apaciguados.

Petrogrado, 21.—El antiguo partido octubrista, presidido por M. Gouchkoff, ha decidido reconstituirse con el nombre de partido republicano liberal.

La apertura del Congreso socialista de delegados obreros y soldados ha sido acogida con gran júbilo en toda Rusia.

El órgano oficial del Comité dice que de antemano acepta las decisiones que en dicho Consejo puedan tomarse en orden interior o exterior.

El contacto con el Poder ha apaciguado mucho a los socialistas que forman parte del Gobierno provisional.

VIDA MARITIMA

El Estado Mayor Central.

Se ha resuelto por Real orden que, con arreglo a las leyes y disposiciones vigentes, la organización del Estado Mayor Central y personal correspondiente a estos servicios, sea la siguiente:

Jefe del Estado Mayor Central.—Un almirante o vicealmirante.

Segundo jefe del Estado Mayor Central y jefe de la 2.ª Sección.—Un vicealmirante o contralmirante.

Secretario.—Un capitán de navío, jefe de la 1.ª Sección.

Primera sección.

Primer Negociado.—Estudio e información. Jefe, un capitán de fragata; auxiliares, tres capitanes de corbeta.

Segundo Negociado.—Campana.—Jefe, un capitán de fragata; auxiliar, un capitán de corbeta; oficiales para servicio, cuatro tenientes de navío.

Tercer Negociado.—Nuevas construcciones. Jefe, un capitán de fragata; secretario de la sección, un capitán de corbeta.

Segunda sección.

PERSONAL

Primer Negociado.—Cuerpo general y oficiales maquinistas.—Jefe, un capitán de navío; auxiliares, un capitán de corbeta y un maquinista oficial.

Segundo Negociado.—Clases subalternas.—Jefe, un capitán de fragata; auxiliar, un capitán de corbeta.

Tercer Negociado.—Marinería.—Jefe, un capitán de fragata; auxiliar, un capitán de corbeta.

Cuarto Negociado.—Academias y escuelas. Jefe, un capitán de fragata; auxiliar, un capitán de corbeta.

Quinto Negociado de personal.—Infantería de Marina.—Jefe de Negociado, un coronel; auxiliares, dos comandantes.

Secretaría de la Sección, un capitán de corbeta.

MATERIAL

Primer Negociado.—Armamentos.—Jefe, un capitán de navío; auxiliar, un capitán de corbeta.

Segundo Negociado.—Ingenieros.—Jefe, un coronel; auxiliar, un comandante.

Tercer Negociado.—Artilería.—Jefe, un coronel; auxiliar, un comandante.

Cuarto Negociado.—Electricidad y torpedos.—Jefe, un capitán de fragata; auxiliar, un capitán de corbeta.

Quinto negociado.—Administración: Jefe, un subintendente.

Auxiliar, un comisario.

Para la tramitación de los expedientes, despacharán los jefes de los Negociados con los de las Secciones y éstos con el jefe del Estado Mayor central y ministro, según la entidad y clase de los asuntos a resolver.

Firma de S. M.

Han sido firmados por el Rey los siguientes decretos:

Ascendiendo a sus inmediatos empleos al capitán de fragata D. Antonio Magaz y Peral, marqués de Magaz; a los capitanes de corbeta

D. Julián Sánchez Ferragut y D. José Cousillas; tenientes de navío D. Demetrio López Tomasety y D. Enrique Rodríguez y Fernández Mesa, y al alférez de navío D. Joaquín A. de Luna.

Confiriendo el mando del crucero «Cataluña» al capitán de navío D. Antonio Biondi y de Viesca.

Concediendo la cruz de tercera clase del Mérito Naval, con distintivo blanco, pensionada, al capitán de navío D. Honorio Cornejo y Carvajal.

La huelga del Arsenal de Cartagena.

Cartagena, 21.—Ayer se celebró, en medio de grande expectación, el mitin organizado por los huelguistas del arsenal.

El local estaba lleno y asistieron muchas mujeres. Los varios obreros que hicieron uso de la palabra atacaron a la Sociedad de Constructores navales por su intransigencia, y mantuvieron el propósito de insistir en la huelga hasta conseguir sus aspiraciones.

El nuevo gobernador civil, marqués de Algora de Gres, apenas tomó posesión, se trasladó a Cartagena para ocuparse de la huelga de obreros del arsenal, empezando a conferenciar, sin resultado. Los obreros han repartido un manifiesto explicando las causas de la huelga.

Gasolina abandonada.

Alicante, 21.—Ha fundeado en este puerto el velero «Nuestra Señora del Rosario», que se encontró frente a Tabarca un bión de gasolina. El capitán ha dado cuenta del hallazgo a las autoridades de Marina.

Movimiento de barcos.

Cádiz, 21.—Procedente de América llegó el vapor «Barcelona», de la Compañía Pinillos. Trae 250.000 dólares en oro para el Banco de España y 800 sacos de azúcar. Durante la travesía recibió un radiograma del vapor americano «Vankluses», diciendo que era torpedeado. El «Barcelona» fué en su busca; pero no lo encontró. Más tarde supo que había sido hundido.

El Ferrol, 21.—Ha fundeado el trasatlántico «Isla de Panay». Conduce 510 000 pesos oro americano. Mañana los llevará a La Coruña para dejarlos en el Banco Hispanoamericano.

Junta de Transportes Marítimos

Bajo la presidencia del director general de Comercio, D. Leonardo Rodríguez, se reunió la Junta, con asistencia de los Sres. Gómez, Alonso Castrillo, Preigero, Sagarduy, Aznar, barón de Satrústegui, Lazcano, Martínez Velasco, Prast, Prados Urquijo, Anáhuja y Carvajal, secretario.

En el despacho de oficio se dió cuenta de una comunicación de la Compañía Trasatlántica sobre disponibilidad de tonelaje en los vapores «Alicante» y «Alfonso XII» en sus próximos viajes de Nueva York. De los puntos de destino y provisión de carbón en Canarias de los barcos que importarán el trigo argentino adquirido por el Gobierno y que están en camino.

La Junta aprobó diferentes informes presentados por la subcomisión, y acordó dirigir una circular a los navieros previniéndoles que no tendrá fuerza ningún contrato particular de cualquier clase que sea, en materia de contratación de fletes reducidos que se realice sin intervención de la Junta y de la subcomisión. También se ocupó de la concesión de turnos preferentes para el transporte de carbón destinado a uso doméstico y para las industrias comprendidas en el número primero del artículo 6.º del Real decreto de 3 de Marzo de 1916, y de la necesidad de modificar los precios de los fletes reducidos acordados en 27 de Noviembre último para el transporte de carbón de uso doméstico y para fábricas de gas.

Deliberó la Junta sobre las sanciones que han de imponerse a los importadores de trigo a flete reducido, que no han cumplido las obligaciones que les impuso al hacerles la concesión.

Se acordó dar facilidades para la carga de carbón en Asturias a los barcos veleros de 50 a 60 toneladas con destino a las lanchas y vaporitos pesqueros que gozan de auxilio directo de la Asociación de Navieros de Bilbao.

Se dió cuenta de las peticiones de importación de maíz formuladas por la Diputación provincial de La Coruña y la Federación agrícola de Avilés.

La Junta hizo constar, por unanimidad, su satisfacción por haber llevado a los Consejos de la Corona el señor vizconde de Eza, y una Dirección general el señor marqués de la Frontera que, como vocales de la misma, han venido cooperando eficazmente a su labor.

Compañía Trasatlántica

El vapor «Alfonso XII», de esta Compañía, saldrá en expedición extraordinaria el día 22 del corriente Junio de Bilbao y Santander, el 23 de Gijón, el 24 de La Coruña y el 25 de Vigo, directo para Nueva York y Habana, admitiendo carga y pasaje para los dos expresados puertos.

El vapor «Alicante», de esta Compañía, saldrá en expedición extraordinaria el día 23 del corriente Junio de Barcelona, el 25 de Almería, el 27 de Málaga y el 29 de Cádiz, directo para Nueva York, admitiéndose carga, pasaje de segunda clase y emigrantes para el expresado puerto.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Los alemanes asaltan las trincheras francesas en Vauxaillon.

París, 21.—Como consecuencia del bombardeo señalado en el comunicado de esta tarde ante Allette y el molino de Lafaux, los alemanes atacaron nuestras posiciones en un frente de más de un kilómetro. El ataque, muy violento, fué ejecutado por grandes efectivos, y el enemigo logró penetrar en una parte de nuestra trinchera de primera línea al Este de Vauxaillon.

Al Sur de Filain, otro intento alemán contra el saliente de nuestra línea, al Este de la gra ja de la Royere, no obtuvo ningún resultado.

La lucha de artillería ha sido viva entre Hurbise y Chevreux y en el frente de Verdun, en el sector de Vacherauville-Chambrettes.

Puestos recuperados—Avances detenidos.

Hemos vuelto a recuperar los puestos al Este de Monchy Lepreux, que nuestros elementos avanzados tuvieron que evacuar con motivo del ataque alemán, al Sur del Infantry-Hill, en la mañana del 18.

El enemigo, después de un violento bombardeo de nuestra línea inmediata al fuerte de Souchez, ha lanzado tres contraataques contra las posiciones conquistadas por nosotros ayer en esa región, siendo rechazados totalmente.

Ataques ingleses rechazados.

Berlín, 21.—Cuerpo de ejército del príncipe heredero Ruprecht.—Entre Iser y Lys aumentó, especialmente al anochecer, la lucha de artillería en algunos sectores, adquiriendo gran intensidad. También en el sector comprendido entre el canal de La Bassée y el Scarpe hubo a ratos gran actividad de fuego.

Al Suroeste de Lens los ingleses atacaron en la orilla Norte del arroyo de Souchez. Rechazamos al enemigo en las alas; en el centro logró hacer una brecha en nuestras trincheras más avanzadas. Por medio de un violento contraataque logramos impedir que fuerzas inglesas que acudieron rápidamente pudiesen ensanchar el éxito de las armas enemigas.

En las avanzadas de nuestras posiciones al Norte de San Quintín, hubo encuentros entre puestos nuestros y contingentes exploradores ingleses, los cuales tuvieron que retirarse bajo la acción de nuestro fuego.

Los alemanes reconquistan terrenos tomados por los franceses.

Berlín, 21.—Cuerpo de ejército del Príncipe imperial alemán.—A lo largo del Aisne aumentó, sólo a ratos, el fuego de artillería.

En la Champagne occidental un intenso contraataque llevado a cabo por un regimiento de la Mark logró recuperar la mayor parte del terreno que habíamos dejado el 18 de Junio en manos de los franceses, terreno situado al suroeste de la montaña Alta.

En los demás frentes no ha nada nuevo que señalar, aparte de la actividad de todos los días en las trincheras.

Las operaciones en Italia

Un éxito de los austriacos.—Ataques rechazados.—Violento cañoneo.

Roma, 20.—Durante la noche pasada el enemigo logró penetrar en uno de nuestros pequeños puestos avanzados de las pendientes al Sudeste del monte Rombon.

La posición está bajo el tiro eficaz de nuestras baterías.

Unos destacamentos enemigos que en la misma noche intentaron sorprender nuestras posiciones en la altura 219 (al Norte de Jamiano), fueron rechazados sangrientamente, dejando en nuestro poder 10 prisioneros.

Ayer hubo activo cañoneo en la meseta de Asiago, y también en diferentes puntos del frente cárnico.

Unos intentos de ataque enemigos en la zona del pequeño Colbricón fueron rechazados por nuestro fuego.

Bombardeo aéreo.

Roma, 21.—La agencia Stefani dice que durante estos últimos días han sido efectuados importantes reconocimientos por nuestras fuerzas aéreas sobre la costa enemiga.

Una sección de hidroaviones que llegó hasta Parenzo bombardeó con éxito la estación de dicho pueblo.

Un avión enemigo que se elevó para dar una caza a los nuestros, tuvo que aterrizar precipitadamente.

En la noche del 19 al 20 una aeronave de Marina nuestra volvió sobre Parenzo y bombardeó eficazmente la misma estación y la batería.

A pesar de la defensa antiaérea de la localidad no tuvimos ninguna pérdida.

Importante avance italiano.—Numerosos prisioneros.

Roma, 21.—En la meseta de Asiago, en una violenta acción ofensiva efectuada ayer, estropeamos en numerosos puntos las defensas enemigas y realizamos progresos en algunos puntos del frente, causando al enemigo grandes pérdidas.

Las valientes tropas de la 52 división, venciendo la resistencia encarnizadísima y salvando enormes dificultades del terreno, quitaron al enemigo las formidables posiciones de la región del monte Ertigera, incluso la cima (cota 2 105). Capturamos 930 prisioneros, de ellos 74 oficiales.

Numerosas escuadrillas italianas cooperaron en la acción de la artillería arrojando gran cantidad de bombas sobre las vías inmediatas a la retaguardia enemiga. Regresaron indemnes a sus campos.

En el resto del frente, acciones intermitentes de artillería poco intensas.

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

Dirección general de guerra submarina.

París, 21.—Se ha publicado un decreto en el *Diario Oficial* creando una Dirección general de guerra submarina, que dirigirá el contralmirante Merveilleux du Guinaux.

La nueva Dirección comprenderá un jefe de la Armada, adjunto al director, una secretaria y seis negociados.

Vapor italiano hundido.

Tánger, 21.—A medio día llegó ayer el falcucho «San José», procedente de Tarifa, conduciendo 34 tripulantes del vapor italiano «Italia», hundido a tres millas de Punta Malabarta, a las seis de la madrugada.

Los naufragos guardan impenetrable reserva respecto a las causas del siniestro; sin embargo, se afirma que fué torpedeado sobre las diez, pues desde esta bahía se oyeron fuertes detonaciones.

El buque desplazaba 5.500 toneladas, procedía de Inglaterra y se dirigía a Tarento con cargamento de carbón y hierro.

Esta mañana se ha oído un frecuente cañoneo, relacionado; sin duda, con la presencia de submarinos alemanes en estas costas.

Noticias del torpedeo de un vapor americano.

Cádiz, 21.—El vapor «Barcelona», de la Compañía Pinillos, durante su travesía de la Habana a Cádiz recibió un radiograma del vapor americano «Vankluses», que era torpedeado por un submarino.

El capitán del «Barcelona», Sr. Ugarte, se dirigió hacia el sitio donde debía hallarse el vapor que demandaba auxilio, pero no halló ningún rastro del naufragio. Después se supo que el vapor se había hundido, y no hay ningún detalle del siniestro.

Un cazaminas hundido.

París, 20.—El vapor «Anjou», encargado de la destrucción de las minas flotantes en el golfo de Gascuña, chocó contra una de ellas y se fué a pique, el 17 de Junio. Perecieron siete hombres.

Barcos echados a pique.

Berlín, 21.—Comunican de Rotterdam que, según el *Lasbode*, deben considerarse como perdidos los barcos «Sirlus» (1.004) y «Hormes» (4.597), de la matrícula de Helsingfors. Además, se fueron a pique los barcos «Candianavos» «Sigrun», «Svendrup», «Sylvia», «Vinaes» y «Dance».

El cónsul danés de Bergen (Noruega) comunica el hundimiento del vapor danés «Gunilda», con carbón de Inglaterra para Copenhague.

Ultimamente en el Atlántico han sido hundidos por submarinos alemanes 24 000 toneladas de registro bruto, entre ellas tres grandes vapores armados ingleses, de los cuales dos iban escoltados por destroyers, y el vapor inglés «Amor», de 3.473, con 5.000 toneladas de trigo.

Tonelaje hundido por los austro-alemanes.

Berlín, 21.—Según los últimos éxitos submarinos comunicados, han sido hundidas desde el principio de la guerra por las Potencias centrales 3.655.000 toneladas de registro bruto en buques mercantes.

Subsistencias y transportes

Exportación prohibida.

Badajoz, 21.—El Gobierno portugués ha decretado la prohibición de exportar maderas a España, habiéndose comenzado a cumplir la orden rigurosamente.

Esto origina una grave crisis a la construcción de las obras en la provincia.

Los maestros carpinteros y almacenistas de madera de Badajoz han teleografiado al Gobierno pidiéndole gestione se permita importar madera de Portugal, a cambio de otras concesiones de productos que se hacen a Portugal.

En caso contrario, se tratará de impedir el pase por esta frontera de todo producto cuya exportación a Portugal se haya prohibido.

El conflicto de los transportes.

Valdepeñas, 21.—La falta absoluta de vagonetas para transportar los vinos ha creado un

gran conflicto, pues los labradores viticultores están imposibilitados para exportar las crecidas existencias de vinos. Los muelles están abarrotados desde hace mucho tiempo. Si no se da una rápida solución a este gravísimo conflicto, en la próxima vendimia no podrá recogerse ni la mitad de la cosecha por falta de envases, lo que ocasionaría la completa ruina de infinidad de labradores. Mañana se celebrará una Asamblea magna, cerrándose el comercio.

Una numerosísima Comisión llevará las conclusiones al ministro, y de no ser atendidas, se formará una Junta de defensa de los intereses del contribuyente.

Contra la exportación del aceite.

Zaragoza, 21.—La Cámara de Comercio ha teleografiado al ministro de Hacienda, pidiéndole no autorice la exportación de aceites para evitar que antes de la próxima cosecha falte aquí ese artículo. La Cámara había pedido antes que se autorizase la exportación, siempre que estuviese asegurado el abastecimiento del mercado nacional. Pero ahora urge la prohibición absoluta por la escasez del producto.

Las mujeres que matan

Zaragoza, 21.—En las inmediaciones del polvorín, situado junto al cementerio, ha ocurrido un crimen, del que ha sido víctima el sargento Leopoldo Latorre García, de treinta años de edad, perteneciente al regimiento de Infantería de Galicia Leopoldo sostenía relaciones con una joven sirvienta, llamada Florencia Uriel, de diez y siete años. Según ha manifestado ésta, Leopoldo envió ayer una carta dándole una cita. Acudió ella, y ambos cenaron juntos. Ya de madrugada pasaron por las inmediaciones del cementerio, surgiendo entre ellos una discusión sobre la conveniencia de vivir juntos. Agrióse la cuestión, y Florencia asestó a Leopoldo una tremenda cuchillada en el corazón con un cuchillo de los llamados cabriteros, que había comprado ayer mismo.

Cometido el crimen marchó Florencia a su domicilio, presentándose luego, acompañada de su madre, en la Inspección de vigilancia.

En el suceso intervienen el Juzgado civil y el militar.

FIRMA DEL REY

Guerra.

Ascendiendo al empleo de general de división al general de brigada D. Bernardo Alvarez del Manzano y Menéndez Valdés.

Idem al empleo de general de brigada al coronel de Caballería D. Francisco Uzqueta y Benítez.

Concediendo la libertad provisional a diez y seis reclusos sentenciados por los Tribunales del fuero de Guerra, que se hallan en los establecimientos comunes en el curso período penitenciario y llevan extinguidas tres cuartas partes de su condena.

INFORMACION DE GUERRA

Retiros.

Se concede el retiro a los coroneles de Ingenieros D. Pablo Parellada y D. José de Toro, y al oficial celador de fortificaciones D. Manuel Serra.

Escuela de Tiro.

Se dispone se celebre un curso especial para primeros tenientes de Infantería y otro de información para jefes en la tercera Sección de la Escuela Central de Tiro.

Cruces.

Se conceden cruces blancas del Mérito Militar, con pasador del profesorado, al coronel de Ingenieros D. José Soroa; al comandante don Julián Gil, al mayor de Intendencia D. Mariano San Juan, al capitán de Caballería D. León Sanz, oficial primero de Intendencia D. Atalano Lázaro, y al subintendente de segunda don B. Egido.

NOTAS MARITIMAS

Adelantos de la aguja gloscópica.

La Marina yanqui continúa aumentando el número de agujas gloscópicas instaladas a bordo de sus buques y mejorando los antiguos instrumentos de esta clase ya en uso. Algunas instalaciones sencillas de los acorazados se han hecho dobles.

Se ha instalado un laboratorio de pruebas y comparaciones de agujas gloscópicas en la base de submarinos de New London y en la del arsenal de Mare Island, y existe el propósito de instalar otro en Puget Sound y quizás también en Pearl Harbour. Se han adicionado a la aguja gloscópica con el fin de experimentarla con ella algunos accesorios nuevos destinados a diferentes objetos.

Estos accesorios son: agujas de marcar para la torre de mando, agujas de marcar para los submarinos conectados con el periscopio, suspensiones para los grandes ángulos de inclinación de los submarinos, indicadores de rumbo y distancia y repetidores portátiles de combate para los acorazados. El Ministerio de Marina sigue la práctica de enviar a los arsenales, durante el período de limpieza de fondos de los buques, un representante del constructor o un especialista de la flota para la más cuidadosa inspección y examen de estas agujas.

Las cuestiones obreras

Los ferroviarios acuerdan la huelga. En la Casa del Pueblo se celebró anoche una reunión de 400 ferroviarios, asociados y no asociados en su organización de resistencia...

Los obreros del campo. Se ha resuelto la huelga de braceros de Alcazar y está en camino de resolverse en los diversos pueblos de la provincia...

Barcelona, 21.—El gobernador nos ha manifestado que, a pesar de las gestiones que viene realizando desde que se posesionó del cargo...

Como dicho conflicto tiene íntima relación con la producción de las fábricas de tejidos ya que son los obreros del ramo del agua...

San Sebastián, 21.—La huelga de albañiles se agravó por haberse unido los obreros canteros. Un grupo de huelguistas recorrió las obras ejerciendo coacciones y promoviendo

algunos incidentes. En una obra donde estaban trabajando, se presentaron los huelguistas y obligaron a suspender el trabajo...

Los albañiles de Bilbao. Bilbao, 21.—La huelga de albañiles se ha agravado por haberse unido a los huelguistas los canteros. Hoy hubo algunas coacciones...

La Federación Regional Agrícola ha publicado un manifiesto amenazando con la huelga general para el lunes próximo si no se resuelve antes del domingo la huelga de Pedralba.

REPÚBLICA ARGENTINA Aniversario de la Independencia

El embajador de España en Buenos Aires ha dado cuenta oficialmente al ministro de Estado de haberse celebrado en dicha capital con la solemnidad de costumbre el aniversario de la Independencia de la República el día 25 de Mayo último.

Durante el desfile fué la nota más característica la ovación que se tributó al Sr. Irigoyen y respeto de que fué objeto, y que prueban la simpatía con que el pueblo argentino ve la labor meritoria y patriótica que viene realizando desde que, hace ocho meses, se posesionó de la Presidencia.

La conferencia de Stockolmo

Roma, 21.—El programa de la paz expuesto por los socialistas alemanes en la conferencia de Stockolmo revela una vez más el carácter de sumisión, encaminada a servir fielmente al Gobierno de Berlín en su insidiosa actividad pacifista.

Londres, 21.— Los tradeunionistas, de acuerdo con el Sindicato de Gentes de Mar,

han acordado prohibir a Mac Donald y a sus amigos embarquen para Petrogrado. Han votado el acuerdo tres millones de asociados, y se han declarado en contra de él 250.000.

Roma 21.—Dicen algunos periódicos que el Gobierno italiano ha acordado negar pasaportes a los socialistas que quisieran asistir al Congreso de Stockolmo.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 19, Día 20. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, 4 por 100 amortizable, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Otros valores, and Cambios sobre el extranjero.

NOTAS POLITICAS

CONSEJO EN PALACIO. Lo que dice el presidente. Se celebró esta mañana el acostumbrado Consejo de ministros que los jueves preside Su Majestad el Rey.

Según las referencias que de él dió a los periodistas el Sr. Dato, éste dió cuenta al Monarca de los acuerdos tomados en el Consejo de ayer y del estado de las huelgas de Cartagena, Beasain y Asturias.

Manifiesto que el Gobierno confía en el buen sentido del obrero español, que ha de comprender que a causa de la práctica de la neutralidad se encuentra en mejores condiciones que el de otros países en los que las subsistencias son más caras y más escasas.

El obrero tiene positivo interés en que continúe el movimiento iniciado para el establecimiento de nuevas industrias en España porque la prosperidad depende de la intensificación del trabajo, que produce mejores y más seguros jornales.

Terminó mi discurso—dijo el Sr. Dato— dando cuenta de los telegramas de nuestros representantes en el extranjero.

Después firmó el Rey el nombramiento del Sr. García Velasco para gobernador civil de Logroño y el crédito destinado a obras públicas en Canarias.

Al Consejo no asistió el ministro de Gracia y Justicia por hallarse presidiendo el entierro del presidente del Tribunal Supremo.

Preguntóse al Sr. Dato si el Gobierno pensaba en suspender las garantías constitucionales en el caso de que la agitación obrera no pasase. Dijo el Sr. Dato: —Yo soy optimista, y espero que no llegue la necesidad de adoptar esa medida extraordinaria.

Mañana tomará posesión de su alto cargo de presidente del Consejo de Estado el señor duque de Mandas.

Esta mañana, al recibir a los periodistas el Sr. Sánchez Guerra, les manifestó que había recibido de Canarias un telegrama agradeciendo al Gobierno la concesión del crédito destinado a Obras públicas en Canarias.

En cuanto al nombramiento de tenientes de alca de de Madrid, esta noche le firmará el ministro, según nos dijo.

El general Marina

Dice el A B C: «Aunque ya se ha hablado mucho de los sucesos de Barcelona y la verdad ha quedado esclarecida, no está de más dejar bien puntualizado, según carta que a nuestro poder llega, que si al general Marina no le recibieron en la estación más que los generales, fué porque así lo dispuso él mismo; que recibió luego a los jefes de Cuerpo y no a los oficiales, porque se proponía, y lo realizó, visitar a los Cuerpos en sus cuarteles al día siguiente.

En esto no hubo ningún incidente que quebrantara la disciplina ni la autoridad del mando; que el comentado manifiesto señalando

plazo para libertar a los arrestados, por nadie fué entregado al general Marina, y, por lo tanto, no influyó en las determinaciones de éste, que sólo se inspiró para sus resoluciones en el conocimiento del asunto y en el propósito de evitar mayores males.

Así, pues, parece que ha quedado aclarado de una vez para siempre que la guarnición de Barcelona ha guardado, dentro de las circunstancias, las mayores consideraciones al general Marina, dignísima representación del generalato, que conserva toda su autoridad y prestigio.»

DE PALACIO

Esta mañana presentó sus cartas credenciales a S. M. el Rey el nuevo ministro plenipotenciario de la República del Uruguay, señor Fernández Medina.

Este se trasladó al Palacio, vistiendo uniforme de diplomático, y acompañado del primer introductor de embajadores D. Emilio Heredia, en un coche de «Paris», de media gala.

El Rey se sentó en la antecámara, en unión del ministro de Estado, marqués de Lema; los marqueses de la Torre y Viana; el general Aznar, el grande de España de guardia, duque de Osuna, y demás alta servidumbre de servicio.

El Sr. Fernández Medina hizo entrega al Rey de los documentos que le acreditan como representante de su país, y pronunció luego un breve discurso en el que puso de relieve los lazos de amistad que unen a ambas naciones.

El ministro del Uruguay cumplimentó después a las Reinas doña Victoria y doña Cristina.

El embajador en Inglaterra, Sr. Merry del Val, presentó sus respetos al Soberano.

La Reina Doña Victoria recibió en audiencia a la marquesa de O'Gavan, al marqués de Nevares, D. Rafael Sarthou y familia y a doña Ana Serrets de Herreros de Tejada e hijo.

Espectáculos para mañana

ODEON.—A las nueve y tres cuartos, Luisa. (estreno) COMEDIA.—A las diez, Los cuatro Robinsones.

APOLO.—A las seis, El asombro de Da masco. A las diez y media, Serafin el pintorero.

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

REINA VICTORIA.—A las diez y media, La duquesa de Töbarin. A las siete, La Reina del cine.

COLISEO IMPERIAL.—A las seis y tres cuartos y diez y media, el notable transformista Gran Fregolino.

CIRCO REINA VICTORIA.—Compañía ecuestre, gimnástica, acrobática.—Todos los días, notables debuts de artistas, españoles y extranjeros.

FRONTON MADRID.—Todos los días tarde y noche grandes partidos de pelota a raqueta entre agraciadas señoritas.

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

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

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

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 9.

La expedición a los Dardanelos

(CONTINUACIÓN)

el particular dijo: «Me atrevería a decir que la resolución fué aprobada a condición de modificarla si algún acontecimiento imprevisto viniera a hacerla innecesaria.»

CONSEJO DE GUERRA DEL 28 DE ENERO.—DISCUSIÓN DEL ATAQUE PROPUESTO

Poco después del Consejo del 13 de Enero, la actitud de lord Fisher experimentó un cambio visible. La divergencia existente entre sus puntos de vista y

los de Mr. Churchill quedaba aún más de manifiesto que antes.

Mr. Churchill describe así lo que ocurrió: «Durante las semanas transcurridas desde que se llegó a la decisión, pude observar que lord Fisher estaba cada vez más preocupado por la situación en los Dardanelos, reprochándose a sí mismo, por haber accedido al comienzo de la operación, la cual iba a degenerar en una empresa de mucho más alcance de lo que se había pensado, y su deseo hubiera sido el de no seguir adelante. Aunque nuestras relaciones continuaron siendo amistosas, pude observar, sin embargo, se había operado un cambio en las ideas de lord Fisher, sobre el particular. Y si bien estuvimos de acuerdo acerca de las medidas de detalle que se debían tomar, pude apreciar una profunda diferencia en los puntos de vista fundamentales. El sabía que yo necesitaba la flota para desarrollar el plan en toda su integridad. Y yo estaba convencido de que él necesitaba suspender la operación y desentendarse.»

Estas diferencias culminaron en un memorándum sometido por lord Fisher directamente al primer Ministro, en 25 de Enero, consignando sus puntos de vista. Este memorándum es un documento muy interesante e importante en muchos respectos, pero no tiene relación directa con el propósito de nuestras indagaciones.

Después de haber sometido este memorándum a

la consideración del primer Ministro, lord Fisher manifestó su deseo de no asistir en lo sucesivo a las reuniones del Consejo de guerra.

El primer ministro manifestó sus deseos de que lord Fisher asistiera a la reunión que en plazo breve iba a tener lugar. Y se convino que antes de celebrarse la reunión oficial de 28 de Enero, lord Fisher y Mr. Churchill habían de reunirse con él, en su despacho particular, para discutir el asunto ampliamente.

La referencia expuesta ante la Comisión, de lo que ocurrió en esta reunión privada, es la siguiente: Mr. Churchill patrocinó la idea del ataque contra los Dardanelos y lord Fisher habló en favor de los planes a que antes hemos aludido y cuyo detalle no considera la Comisión discreto reproducir. Lord Fisher no criticaba el ataque contra la península de Gallipoli en su virtualidad. Ni tampoco mencionó, al primer Ministro, su propósito de dimitir si sus opiniones no eran admitidas. Mr. Asquith, después de oír las dos partes, manifestó su conformidad con la opinión sustentada por Mr. Churchill. Inmediatamente después se reunió el Consejo a las 11:30 de la mañana y en él ocurrió lo siguiente:

«Mr. Churchill dijo que había ya comunicado al Gran Duque Nicolás y al Almirantazgo francés el proyecto de un ataque naval contra los Dardanelos. El Gran Duque lo acogió con entusiasmo en la creen-

cia de que ello significaba una gran ayuda para Rusia. El Almirantazgo francés había enviado también una respuesta favorable prometiendo su cooperación. En su consecuencia, se estaban haciendo los preparativos para comenzar la operación hacia mediados de Febrero. En aquel acto, preguntó concretamente al Consejo si éste concedía importancia a la operación, la que indudablemente envolvía algunos riesgos.»

«Lord Fisher manifestó que él tenía entendido que esta cuestión no iba a ser puesta ante el Consejo aquel día, y que el primer Ministro conocía las razones que le asistían para pensar de esta manera.»

Mr. Asquith, por su parte, hizo presente «que en vista de las medidas ya tomadas no podía aplazarse la cuestión.»

«Lord Kitchener consideraba el ataque naval como de vital importancia, porque en caso de éxito sus efectos serían equivalentes a los de una campaña victoriosa llevada a cabo con los nuevos ejércitos; encontrándole al plan la ventaja de que, si no se podía progresar satisfactoriamente, cabía desistir del ataque.»

Mr. Balfour apreció las ventajas de un ataque con éxito en los Dardanelos, entendiéndolo «que era difícil el concebir una operación de más eficacia.»

(Continuación.)

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 Palaza, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, 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 Palaza y puertos de la costa occidental de Africa. 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 Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Priór, 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 C.º Ltd. at Asrrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Steckholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynstord.—Buques de guerra construidos 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 «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno ruso; «Burika», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 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 13.500 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuscher» 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 construidos 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 construido 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 Costanilla de Santiago, 6, 1.º

DE 1.º y 2.º ENSEÑANZA

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 obtuvieron nuestros alumnos:

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

Pídanse BOLETIN con detalles y vístese 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 su emano. 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)



PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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

Azopardo & Ca
Consignaciones, Embarques
Aduanas y Fletamentos
Cádiz (ESPAÑA)

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.º, 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. Requero 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

YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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

