

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO XLIX

Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.991.

Madrid, Jueves 2 de Agosto de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.902.

UN GRAN PROBLEMA

Con mucho interés sigue la opinión pública en todas partes los diálogos y tanteos que acerca de los términos de la guerra y las provisiones para la paz se están desarrollando en discursos, telegramas y noticias de origen oficioso, pero muy auténtico, entre los grandes políticos de ambos grupos beligerantes.

La impresión que domina es la de que unos y otros combatientes están hartos de la hecatombe, y que si van hacia la paz, es porque la necesitan, tanto para restañar las heridas de sus ejércitos, que a caño suelto prodigan la sangre, como para reconstituir sus fuerzas económicas, productoras y financieras.

Pero sucede un espectáculo abrumador, y es el de la desconfianza mutua en las promesas tácticas que se insinúan para llegar a un acuerdo respecto al término de la conflagración.

Los Imperios centrales hablan de libertad de los mares, de integridad territorial, de *status quo ante bellum*, y las Potencias aliadas no quieren entrar en negociaciones sin garantía absoluta de que lo que se adopte o acuerde para el término de la contienda y la proclamación de la paz ha de prevalecer.

Señalamos las cuestiones a dilucidar en este gran problema. Inglaterra y los Estados Unidos previenen que han entrado en la lucha por altruismo; declaran que no aspiran a obtener botín; no quieren compensaciones ni indemnizaciones de ningún género; pero reconocen que, no estando en iguales circunstancias los otros pueblos aliados, no se puede exigir a éstos análoga generosidad, y en tal postura consideran, por ejemplo, muy legítimo que Francia recupere la Alsacia-Lorena y Bélgica la absoluta integridad de su solar nacional.

Si a Austria pudiera resultarle aceptable esa tesis, no ocurre, a lo que parece, lo mismo respecto de Alemania, que, por lo que concierne a Bélgica, no estima hacérselo renunciar a la perspectiva halagadora de asomarse al Canal de la Mancha, y por lo que respecta a Francia, no consiente en pasar la esponja por sus conquistas de la guerra del año 70 devolviéndola a Alsacia Lorena.

Todo esto pudiera ser pretexto para concesiones de mayor importancia, pues no se debe olvidar que Alemania, si ha logrado poner el pie en el territorio francés y en el belga, sin hallarse dispuesta a levantarlo, ha perdido por completo en la contienda su imperio colonial, que le es indispensable para su existencia industrial y mercantil.

Ni de una ni de otra parte se ha dicho nada respecto a esta otra cuestión que es esencial, lo cual demostraría que de una y de otra parte se teme aborrecer, y el hecho de ese temor significa, a no dudarlo, que donde ha de encontrarse el mayor obstáculo para un mutuo acuerdo es en este transcendental punto.

Se vislumbra que la Gran Bretaña asentiría a que Alemania pueda recuperar sus colonias; pero como esto implica una transcendencia fundamental, sólo accedería a cambio de garantías positivas de una paz verdadera y duradera. Al expresar que no aspira a obtener botín ni a compensaciones ni indemnizaciones se puede presumir que esas conquistas coloniales sobre Alemania no las desea para sí, y en la eventualidad de que consintiese en que el Imperio germánico recuperase lo que ha perdido al ceder el mar, tendría que ser al perfecto convencimiento de que Alemania no volvería jamás a sus procedimientos de prepararse para un impulso guerrero que diera al traste con todas las provisiones y convenios que ahora se pactasen para el afianzamiento definitivo de la paz. Ahora bien: ¿puede haber otra garantía más sólida, más firme, más verdadera para esa certidumbre que la extirpación radical, de cualquier modo, del militarismo teutón? Como esto implicaría un cambio en la política constitucional alemana, se comprende la resistencia granítica que Alemania opone a dar tal garantía.

De la investigación de los tanteos que implican los comentarios de la Prensa Internacional a los discursos, conferencias y manifestaciones de los grandes políticos que tienen en su mano la solución de este gigantesco pleito, se deduce que la Gran Bretaña y los Estados Unidos, que deciden con su consorcio la suerte del actual conflicto mundial, disponen de un medio insuperable para obligar al Imperio germánico a dar esa garantía que estiman indispensable y que ella no quiere dar. Ese medio no es otro que el de la asfixia económica. Alemania está cogida por el cuello. Si se aviene a dar esa

garantía única para la paz definitiva y durable, se aflojará la presión, se le aumentará la ración de oxígeno que tiene tan mermada; obtendrá sus pérdidas colonias; podrá volver a comerciar libre, leal y sosegadamente. En caso contrario, la asfixia económica dará satisfacción completa a las naciones oprimidas y repletas del autocrático alemán, y de todos modos éste sucumbirá.

Tales parecen ser los términos del problema.

El submarino internado

Detalles del sumergible.

La Prensa de La Coruña llegada a Madrid publica interesantes noticias relacionadas con el submarino «B 23».

El *Noroeste* dice que cuando sus redactores llegaron al costado del submarino, sus tripulantes—unos 14 hombres—ocupábanse en desalojar uno de los departamentos, del que extraían cajas de hojalata, jergones metálicos y colchonetas empapadas, lo cual hace suponer que el agua había penetrado en él, y los trasladaba de la cámara de proa a la de popa.

Los marineros, gente joven toda ella, muchachos de poco más de veinte años, estaban sucios, con las manos y la cara ennegrecidas, y vestían unos el uniforme reglamentario y otros trajes de aguas. To os calzaban medias botas. En la guerra tienen la siguiente inscripción: «*Unterseeboots-Abteilungs*».

El submarino es un barco de unos 40 metros de largo, de 250 toneladas, y no de los más modernos. Está pintado de blanco plomizo en su parte alta, y de negro desde la línea de flotación abajo. Su forma es la de un cigarrillo puro, estrechísimo, fino de líneas, y su aspecto es de un gran endebles; tanto, que en el casco presenta algunas abolladuras.

A popa arboía el submarino la bandera de guerra alemana.

Añade *El Noroeste* que el comandante del buque, Herr Niemer, no quiso dar detalle alguno de su barco ni de nada relacionado con su viaje y sus aventuras, hasta que hablara con el agregado naval, a quien estaba telegrafinando, y cuya visita esperaba uno de estos días.

Pidiendo perdón por su reserva, dijo sólo que el submarino, que no tiene señal alguna en el casco, al menos en la parte que de él podía verse, es el «B-23», y que procede de la costa francesa.

Dijo también que le había obligado a arribar al puerto una avería en la máquina, que le impedía sumergirse.

Preguntámosle cuántos barcos había echado a pique, y si el vapor noruego «*Gindempris*», incendiado ayer, por la mañana, y cuyos naufragos trajo a La Coruña el «*Cresalubi*», era una de sus víctimas, y contestó que ni tenía que cargar hundimiento alguno en su cuenta, ni pensaba cargarlo tampoco.

La *Voz de Galicia* publica análogos detalles, y agrega que el comandante de Marina, dando cumplimiento al Real decreto de Junio último, comunicó desde el primer instante al cónsul de Alemania en La Coruña que el submarino quedaba internado, y se hizo saber además al capitán de la nave su condición de detenido.

«El sumergible—termina el periódico—será, pues, internado hasta el final de la guerra, desartillándose y efectuando en la máquina las interrupciones precisas para que se cumpla esta orden, a fin de evitar cualquier sorpresa».

Naufragio de una goleta

San Sebastián, 2.—Ayer se fué a pique la goleta danesa «*Marie*», que salió de Gotemburgo el día 5 de Mayo.

Se dirigió a Pasajes cargada con dos mil toneladas de pasta para papel.

Desde anteaer por la tarde la goleta andaba por las cercanías de Pasajes pidiendo remolque, que no se le pudo facilitar por no estar disponible el único remolcador existente en ese puerto.

La goleta traía un boquete en el casco, por el que entraba gran cantidad de agua, y hoy se decidió a ganar el puerto; pero dentro del canal del puerto de Pasajes se hundió por el lado de babor, y los palos y cuartas interrumpieron la navegación.

Los buzos han comenzado sus trabajos para despejar el pase.

La tripulación, compuesta de un capitán, dos pilotos y diez y seis marineros, se salvó en una lancha que llevaba la goleta.

Esta se halla a unos veinticinco metros de tierra. La marca cubre la embarcación, de la que sólo se veía a flote unos tres metros de casco.

La goleta «*Marie*» es nueva, pues apenas hace cinco meses que navegaba.

Se tiene por seguro el salvamento de la carga, y por muy probable el del barco.

La Marina mercante alemana

Actualmente se encuentra a la consideración del Parlamento alemán un proyecto de ley que demuestra cómo en medio de sus tribulaciones por la guerra, aquel país se preocupa de reorganizar su Marina mercante, tan quebrantada, dándose perfecta cuenta de que tan importante rama de la industria es el elemento de su prosperidad comercial.

El preámbulo del mencionado proyecto revela un gran interés, y en él se expresa la más importante de las necesidades de aquella nación es ponerse en condiciones y situación de reanudar sus comunicaciones mundiales inmediatamente que se termine la guerra, haciendo todo lo posible para que la Marina mercante germánica se reconstituya, para lo cual el Estado tiene el ineludible deber nacional de prestar su valioso y fuerte concurso financiero.

Antes de la guerra la Marina mercante alemana contaba con más de cinco millones de toneladas brutas a flote. Más de dos millones han caído en poder del adversario y más de un millón están inactivas en los puertos de la Entente, de los alemanes y de los neutrales.

Es decir, que la mayor parte de la navegación alemana está completamente inmovilizada y ha estado desde el principio de la guerra sin dar el menor rendimiento. El citado preámbulo, al consignar tan deplorable situación, manifiesta que ha desaparecido en los mares el movimiento comercial alemán.

Por otra parte, el sostenimiento en situación de armamento comercial de los buques mercantes alemanes en puertos del extranjero, y el mantenimiento de los equipajes y dotaciones de esos barcos paralizados, exigen gastos considerables. Esos gastos normalizados, la desaparición de los ingresos por falta de movimiento marítimo comercial, han determinado un enorme quebranto financiero y un desequilibrio económico muy considerable en la navegación germánica.

Los armadores neutrales, del mismo modo que los enemigos, desarrollan todos sus esfuerzos, en medio de la guerra, para aumentar su tonelaje y para ir reemplazando la actividad alemana en todos los mercados de los que su influencia ha sido eliminada; lo cual evidencia que la navegación neutral y la de las Potencias aliadas está en circunstancias mucho más favorables que la alemana, supuesto que puede realizar sus transportes, de los cuales reporta grandes beneficios, de los que está totalmente privada, por su inacción, la Marina germánica.

A mayor abundamiento, los Estados Unidos y el Japón han aumentado enormemente sus tráfico y extendido su comercio ampliando a la vez considerablemente sus flotas mercantiles y sus negocios.

Por estas razones, el Gobierno alemán, comprendiendo que hay que hacer grandes sacrificios para reconstituir la situación marítimo comercial del Imperio para cuando se acabe la guerra, se propone acudir en auxilio de los armadores germánicos y a los propietarios de buques mercantes para que estén en condiciones de remediar los perjuicios sufridos y suministrarles medios para reemplazar los barcos perdidos dentro de ciertas condiciones.

Esos auxilios consistirán en subvenciones proporcionadas a la rapidez de las nuevas construcciones y podrán consistir en el abono de un 60 a un 80 por 100 del valor de la nave en tiempo de paz si el barco se ha construido y armado en un período de tres años después de concertada la paz; de un 40 a un 60 por 100 si el barco queda armado entre el cuarto y el sexto año después de hecha la paz; y, en fin, de un 20 a un 40 por 100 si el buque se arma entre el séptimo y el noveno año.

De igual modo se concederán subvenciones a los armadores de barcos alemanes internados en puertos extranjeros, para hacer frente a los gastos de conservación de su material flotante.

Hay que advertir que el Gobierno alemán adoptará todas las precauciones debidas para comprobar la verdadera situación y condiciones de existencia de todo el tonelaje alemán. Los barcos construidos e reparados a virtud de las indicadas subvenciones no podrán enajenarse a extranjeros durante un período por lo menos de diez años de su primer armamento; y tampoco podrán ser cedidos ni alquilados ni fletados a súbditos extranjeros en los indicados diez años, y si lo fueren, será mediante autorización especial del Gobierno.

Todo está dispuesto para que la reconstitución del material flotante alemán dedicado a las nuevas necesidades del transporte marítimo sea rápida, y el Gobierno estimulará por cuantos medios estén a su alcance el trabajo en los astilleros y en las factorías donde se construyen los buques mercantes.

Igualmente la composición de las Compañías de navegación, tanto de carga como de pasaje, serán abjeto muy especial de las aten-

ciones del Gobierno, quien las ayudará y subvencionará con arreglo a los resultados probables de su reconstitución.

Mucho es lo que Alemania ha perdido en materia de navegación mercante por causa de la guerra, y grandes tienen que ser sus esfuerzos para lograr ponerse a nivel de como estaba antes de la guerra en cuestión de transportes y tráfico marítimo; y convencido de ello el Gobierno germánico, es por lo que ha presentado al Parlamento dicho proyecto de ley, que será pronto una realidad.

Los regionalistas catalanes

La muerte del Sr. Prat de la Riba y la asamblea intentada por los parlamentarios regionalistas el día 10 de Julio han venido a llamar la atención pública hacia un problema que debió preocupar siempre a los buenos españoles, porque al calor de ciertas aspiraciones, que todos compartimos, se han alimentado también otras que deben combatirse a sangre y fuego en el terreno de la propaganda y de los ideales.

Cuando alguna vez nos hemos ocupado de este asunto afirmamos, sin temor a equivocarnos, que no existían separatistas en Cataluña; pero no puede decirse lo mismo de Barcelona, donde hay un núcleo que no oculta sus perturbadores planes.

El Sr. Cambó, nervio y alma del regionalismo, acaba de hacer declaraciones terminantes, dignas de su alta mentalidad, y que rechazan toda idea en el sentido inadmisible para cualquier amante de su Patria; pero a su lado hay otros elementos que no piensan lo mismo y que hacen mucho daño a la causa de la hermosa región del Nordeste.

Prat de la Riba mismo, cuya pérdida es muy sensible, escribió en su programa algo que no podemos suscribir los demás; y es que no se han hecho cargo esos ilustres varones de que habían desviado de su cauce verdadero el proyecto de renovación que tratan de llevar adelante.

Señalamos muchas veces los detalles pequeños indicados que no deben despreciarse, y que proporcionan útiles enseñanzas.

En un relato que el martes publicó nuestro querido colega *La Tribuna*, sobre la supuesta Asamblea de Barcelona, encontramos una cosa que parece nimia y no lo es.

Al reunirse los diputados y senadores que no eran catalanes con sus colegas del Principado, gritaron por galantería «*Visca Catalunya*», empleando el dialecto regional. Los descendientes de Berenguer respondieron «*Visca Espanya*», sin emplear el hermoso idioma cervantino. Fué una falta de cortesía y una afirmación poco medida de su exclusivismo.

Este un defecto de los que están poseídos de su valer, y nos recuerda un hecho de que fuimos testigos. Un francés hablaba con gran encomio de la Gran Bretaña a un hijo de Albió, y le dijo:

—Admiro de tal modo a Inglaterra, que si no hubiera nacido en Francia, quisiera ser inglés.

—Pues yo—respondió el britano—si no fuera inglés, desearía serlo.

Nadie duda que esta contestación fué de mal gusto.

Es el dialecto catalán, como todos, una rémora para el progreso. Ya que no sea posible llegar a una lengua universal, debe tenderse a que se conserven las nacionales sin hacer propagandas contrarias a su difusión. No lo entiendo así los catalanes, y esto señala el vicio que hemos puesto de relieve y contra el cual es indispensable laborar.

Hablen como quieran entre ellos; pero no perturben la vida nacional, ni aspiren a Parlamentarismos de región, a ejércitos especiales, a barrer señaladas. No, esto no puede ser ni hay derecho a solicitarlo.

Una cosa es combatir un centralismo que a todos perjudica y una burocracia corrompida que detiene el carro de nuestro común adelanto, y otra querer constituir un Estado dentro de otro.

¡Viva España! es lo primero. Dentro de esa llave deben escribirse los nombres de todas las regiones.

Y esto no quita para que del Ebro para allá se diga con la sincera: «*Visca Catalunya*».

H. J.

Las cuestiones obreras

La huelga de metalúrgicos.

Bilbao, 2.—Se ha celebrado la Asamblea de los huelguistas metalúrgicos.

Se ratificó la confianza en la Comisión y se acordó no volver a tratar nada referente a la huelga y afirmarse en la petición de la jornada de nueve horas.

También se reunieron los patronos en el Centro Industrial; se aprobó la gestión del Comité y se acordó anular las concesiones que ofrecieron a los obreros ante la insistencia de éstos en desecharlas.

La huelga ha entrado en una fase de carácter grave, porque llevan ya diez días parados más de 25.000 obreros.

El gobernador civil, de acuerdo con el militar, ha enviado cien soldados más a los Altos Hornos para atender a los nuevos servicios reorganizados en las fábricas. Todos los soldados se prestaron voluntarios, abonándoseles la Sociedad seis pesetas y rancho extraordinario.

El capitán de la benemérita destacada en Sestao comunica al gobernador que frente a la confitería de Vicente Amasigas se reunió un grupo de más 500 huelguistas en actitud hostil por tener aquí un yerno trabajando en los Altos Hornos.

Prentendían saquear la tienda, amenazando al dueño de muerte.

La benemérita disolvió a los huelguistas.

Nuevos procesamiento y detenciones.—Sigue la presentación de ferroviarios.

Valencia, 2.—El Juzgado especial ha procesado, por considerarle complicado en los últimos acontecimientos, a José Almazán Valle. Probablemente se dictará análoga disposición contra Carmelo Calatavud.

El gobernador civil ha puesto a disposición del referido Juzgado a dos individuos detenidos anteañoche.

Igualmente el capitán general ha hecho entrega al juez de los últimos detenidos que la autoridad militar retenía en su poder.

Hoy se han presentado once obreros más a la Compañía del Norte. Los trenes de viajeros han salido con regularidad y se han podido realizar nuevas expediciones de mercancías.

Los cónsules de Inglaterra y Francia han enviado un comunicado a todos los periódicos de la localidad, protestando contra el texto de ciertas hojas clandestinas que se han repartido profusamente en Valencia y los pueblos de su provincia, excitando a los obreros a la huelga revolucionaria. En dichas hojas se promete a los huelguistas el apoyo moral y material de los países aliados.

Los herreros de Salamanca.

Salamanca, 2.—La Sociedad de obreros en hierro acordó pedir a los patronos la disminución de horas de trabajo, aumento de los 50 céntimos en el jornal, supresión de los destajos y que los aprendices disfruten, como *minimum* de jornal, 25 céntimos diarios.

De no acceder los patronos a estas peticiones, se declarará la huelga el día 3.

Las declaraciones de Romanones

El *Diario Universal* publica anoche el siguiente telegrama de San Sebastián:

«Debidamente autorizado, tengo que transmitir algunas aclaraciones a la información que se ha enviado desde San Sebastián a propósito de la visita hecha en Oyarzun al conde de Romanones por los liberales guipuzcoanos.»

En primer término haré constar que se trataba de una conversación de carácter privado, ignorando nuestro ilustre amigo que fueran a hacerse públicas sus palabras.

Algunos de los conceptos que se han telegrafiado no reflejan la exactitud de lo que expresó el conde de Romanones, y así podrá comprenderse, porque sus palabras pasaron por dos o tres conductos más de llegar a la redacción de *La Voz de Guipúzcoa*, donde fueron recogidas primeramente.

Desde luego puedo afirmar que no son exactas las apreciaciones que se le han atribuido respecto de los componentes del partido liberal, y que se limitó a decir que por falta de homogeneidad de pensamiento trepezó con grandes dificultades para realizar la obra de gobierno, sin especificar más, pues no entiendo discreto quejarse hoy ni formular juicios que resulten molestos para los que durante muchos años fueron sus colaboradores y correligionarios.»

DIARIO DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Peligros, 3, entlo.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Nueva ofensiva británica

Una gran batalla.—Tremendos ataques.— Los objetivos enemigos, fracasados. Los alemanes retroceden en algunos puntos.—Numerosos prisioneros.

Berlín, 2.—Cuerpo de ejército del príncipe heredero Ruprecht.—Ha principiado la gran batalla de Flandes, una de las más tremendas del tercer año de guerra, el cual toca hoy a su fin.

Con mas tal como no se habían visto hasta la fecha en ningún momento de la presente guerra, ni siquiera en el teatro oriental en el ejército de Brusiloff, los ingleses atacaron ayer seguidos por los franceses, en un frente de 25 kilómetros de ancho, entre Nœrdricote y Warneton.

El objetivo que se proponían era de gran importancia, tratándose de infligirnos un golpe aniquilador.

Se seguían la una a la otra las olas de asalto compactas.

Numerosos tanques blindados y escuadrones de caballería tomaron parte en el ataque.

Después de una lucha de artillería que duró quince días, y fué preparada con fuerza insistida, lucha que llegó a adquirir en la mañana del 31 de Julio la forma de fuego granado, el enemigo penetró en nuestra zona de defensa.

En algunos sectores atropelló nuestras líneas, situada en forma de columna, apoderándose provisionalmente en algunos sitios de considerables parcelas de terreno.

Nuestras reservas, por medio de violento contraataque, se precipitaron al encuentro del enemigo, volviéndole a echar de nuestra zona de combate por medio de luchas acérrimas cuerpo a cuerpo, que duraron todo el día.

Siempre que no lograron echar al enemigo, lo expulsaron hasta la avanzada primera.

Al Norte y al Nordeste de Ypres el campo en poder del enemigo quedó bajo fuego.

Tuvimos que ceder terreno en Bixchoote.

Al anochecer dieron principio en un ancho frente nuevas ataques enemigos, que no proporcionaron a éste éxito alguno, habiéndose malogrado sus movimientos delante de nuestra línea de combate, nuevamente repuesta.

Nuestras tropas dieron fe de sangrientas bajas por parte del enemigo, que no reparó en ningún sacrificio.

La bravura sin igual, la fuerza de empuje de nuestra infantería y de nuestros ingenieros zapadores, la resistencia hasta la muerte y la eficacia excelente de la artillería, de las ametralladoras, de los lanzaminas, de los aviadores, y el cumplimiento del deber de todas las tropas y de las auxiliares, especialmente en el camino de las Damas, acabaron otra vez con la fuerza resistente de los franceses, como también de sus contingentes, que dieron en vano cuatro asaltos contra nuestras posiciones, que quedaron incólumes, al Sur de Filia.

Más al Este, la división aguerrida de Westfalia, núm. 15 de Infantería, infligió al enemigo una gran derrota.

En un asalto dado con gran brío los regimientos, después de una corta y aniquiladora preparación de fuego, arrojaron a los franceses la red de trincheras en la alta meseta, al Sur de la granja Labovelle.

Quedaron en nuestras manos más de 1.500 prisioneros, gran parte de los cuales fueron cogidos por nuestras tropas de asalto del desfiladero situado al Nordeste de Troyon.

Hasta el anochecer no se iniciaron contra ataques enemigos, que fueron rechazados en las líneas alcanzadas por nosotros.

En la orilla occidental del Mosa valientes batallones de Baden asaltaron la posición hace poco perdida por nosotros, a ambos lados de la carretera Malencourt-Benos.

Los franceses tuvieron que retirarse de aquel punto en una anchura de más de dos kilómetros y en una profundidad de 700 metros.

Capturamos a más de 500 hombres.

Los ingleses organizan las posiciones conquistadas.—Rechazan nuevos ataques.

Londres, 2.—Las operaciones de detalle efectuadas anoche nos han permitido consolidar nuestra nueva línea al Sur del canal de Ypres a Comines.

Los contraataques ejecutados por los alemanes durante la tarde y en la noche de ayer contra nuestras nuevas posiciones de Basée Ville y del Norte del canal de Ypres a Comines fueron rechazados. Más al Norte, otro contraataque alemán fué deshecho anoche por nuestros tiros de artillería. El tiempo sigue poco favorable para las operaciones. La lluvia no cesa de caer en abundancia desde ayer al principio de la tarde.

Anoche ejecutamos con éxito un golpe de mano al Este del bosque de Grenier.

Sigue el avance franco-ingles.—Los prisioneros capturados ayer exceden de 5.000.

Londres, 2.—Por una operación local llevada a cabo con éxito hoy en nuestro nuevo frente de batalla, nuestra línea ha sido adelantada ligeramente en las inmediaciones de la carretera Zillebeke-Zandvoorde. En el frente izquierdo ataques nuestros dados han seguido ganando terreno a lo largo de la orilla oriental del canal del Iser.

Durante la noche nuestras suaves posiciones al Este y al Nordeste de Ypres, entre Westhoek y Saint Julien, fueron fuertemente contrastadas por considerables fuerzas enemigas.

Nuestras tropas resistieron con éxito los repetidos intentos del enemigo de rechazarnos de las importantes posiciones en las alturas capturadas ayer en estas inmediaciones; pero bajo el peso de sus asaltos y después de encarnizadas luchas, nos vimos obligados a retirar nuestras tropas avanzadas del pueblo de Saint-Julien.

La lucha fué particularmente violenta por la posesión del pueblo Westhoek, del cual ocupan en la actualidad nuestras tropas la parte occidental. Esta tarde atacó de nuevo el enemigo en las inmediaciones del ferrocarril Ypres Roulers, y en su segundo intento lograron penetrar en nuestras posiciones avanzadas en un estrecho frente.

El número de los prisioneros capturados durante el curso de las operaciones de ayer se sabe que excede de 5.000 y 95 oficiales. También han sido capturados algunos cañones y varias ametralladoras y morteros de trinchera.

Ayer, y a pesar del tiempo, que imposibilitó a nuestros aeroplanos establecer contacto con nuestra infantería durante el avance, fueron atacados con éxito los aeródromos enemigos, sus transportes y su infantería, tanto dejando caer bombas como por el fuego de las ametralladoras. Los pocos aparatos enemigos que intentaron volar fueron atacados, siendo derribados seis de entre ellos. Faltan dos de nuestros aparatos.

Ayer, y a pesar del tiempo, que imposibilitó a nuestros aeroplanos establecer contacto con nuestra infantería durante el avance, fueron atacados con éxito los aeródromos enemigos, sus transportes y su infantería, tanto dejando caer bombas como por el fuego de las ametralladoras. Los pocos aparatos enemigos que intentaron volar fueron atacados, siendo derribados seis de entre ellos. Faltan dos de nuestros aparatos.

El proyecto, que es la mayor empresa naviera con subsidios del Estado que se conoce en los anales de la Historia, demuestra que la flota mercante alemana se encontrará a la misma altura de su estado antes de la guerra, con cinco millones de toneladas después de nueve años.

De esta cifra, que era la que representaba la flota mercante alemana, han sido destruidos o capturados más de dos millones de toneladas por los enemigos de Alemania, un millón de toneladas está bloqueado en los puertos neutrales, y los restantes dos millones de toneladas se hallan al amparo de los puertos alemanes.

El decreto ha sido el objeto de largas conferencias entre las autoridades imperiales y los magnates de Hamburgo y Bremen.

Se ha concertado, en su consecuencia, un compromiso por el que las Compañías recibirán toda clase de garantías para substituir los buques que perdieron a los que sufrieron serios daños a causa de la guerra.

También se garantiza los fondos para cubrir los gastos de la paralización forzosa que sufren los buques, sostén de las tripulaciones, derechos de puertos y otros gastos ocasionados por la permanencia e inactividad de los barcos en los puertos neutrales.

No se pagarán compensaciones a los buques que se encontraran en puertos alemanes al estallar la guerra. Muchos de estos últimos han sido armados ahora como cruceros auxiliares alemanes, y desempeñan un importante papel en el mar Báltico.

Como el principal propósito es habilitar un cuantioso número de barcos en un espacio de tiempo lo más corto posible, el decreto previene la construcción de buques menores y de un tamaño mediano, que son preferibles a los del tipo gigantesco.

Se ha decretado también que los buques de carga son más urgentes y precisos que los de pasajeros.

La idea fundamental del decreto es la de reabilitar a la industria de Alemania con toda energía y prontitud. Buques propios para el transporte de pesadas cargas de indispensables primeras materias, como cobre, algodón, petróleo, cueros, clac, plomo, piritas de hierro y pulpa de madera, o el tipo de los barcos cuya construcción va a ser impulsada vigorosamente.

Movimiento de buques en los puertos ingleses.

Londres, 2.—Parte semanal del Almirantazgo.

Buques de todas las nacionalidades llegados a puertos ingleses, a 014; salidas, 5.523; mercantes ingleses hundidos de más de 1.500 toneladas, 18; de menos de 1.500, tres; atacados infructuosamente por los submarinos, nueve.

Hallazgo de naufragos en el Estrecho de Gibraltar.

Tánger, 2.—Esta mañana se vió cruzar con rumbo a Gibraltar un vapor pesquero español y un destructor inglés que remolcaban cada uno dos botes con naufragos que indudablemente debieron recoger en alta mar.

El vapor correo «Llovera» encontró a la altura de Ceuta un bote con 17 marineros, y el capitán de un buque torpedeado. El «Llovera» les ofreció auxilio; pero ellos no le aceptaron, por hallarse ya muy cerca de la costa española.

Un falucho que llegó hoy procedente de Tarifa se encontró abandonados en medio del Estrecho dos grandes lanchones con los remos amarrados, lo que hace suponer que pertenecen a un vapor de alto porte que se hundió sin tener tiempo de arriar los botes de salvamento.

Otro vapor inglés torpedeado.—Grandes pérdidas.

Cádiz, 2.—Ayer tarde fué torpedeado el vapor inglés «Ypres» cuando se hallaba próximo al puerto de Gibraltar. Llevaba cargamento de algodón, tabaco, azúcar y leche condensada.

afirma que el Gobierno de Montevideo ha demostrado en todo el curso de esta guerra su imparcialidad y su independencia, tanto en las reglas dictadas sobre neutralidad, como en la aplicación de ellas, que no ha dado lugar a ninguna queja fundada de los beligerantes.

«La declaración de 18 de Junio—añade—, que toda la Prensa independiente de América ha juzgado en su alto valer, responde a una orientación bien definida de la política internacional del Uruguay, con raíces y fundamento en su pasado. Es una nueva afirmación clara y franca de una política continental de solidaridad defensiva de derechos e intereses.»

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

Los alemanes se disponen a reconstruir su Marina comercial.

The Dai y Mail da cuenta en los siguientes términos del proyecto del Gobierno alemán de rehacer su Marina mercante:

«Alemania ha lanzado un proyecto de importancia extraordinaria para recuperar su posición como una de las primeras Potencias marítimas del mundo. Sin preocuparse de la agitación política de la última semana, publicó el Gobierno alemán un decreto encaminado a impulsar la reconstrucción de la Marina mercante en un espacio de tiempo lo más corto posible después de la guerra, y para ello se concederán ilimitados fondos del Estado.

El proyecto, que es la mayor empresa naviera con subsidios del Estado que se conoce en los anales de la Historia, demuestra que la flota mercante alemana se encontrará a la misma altura de su estado antes de la guerra, con cinco millones de toneladas después de nueve años.

De esta cifra, que era la que representaba la flota mercante alemana, han sido destruidos o capturados más de dos millones de toneladas por los enemigos de Alemania, un millón de toneladas está bloqueado en los puertos neutrales, y los restantes dos millones de toneladas se hallan al amparo de los puertos alemanes.

El decreto ha sido el objeto de largas conferencias entre las autoridades imperiales y los magnates de Hamburgo y Bremen.

Se ha concertado, en su consecuencia, un compromiso por el que las Compañías recibirán toda clase de garantías para substituir los buques que perdieron a los que sufrieron serios daños a causa de la guerra.

También se garantiza los fondos para cubrir los gastos de la paralización forzosa que sufren los buques, sostén de las tripulaciones, derechos de puertos y otros gastos ocasionados por la permanencia e inactividad de los barcos en los puertos neutrales.

No se pagarán compensaciones a los buques que se encontraran en puertos alemanes al estallar la guerra. Muchos de estos últimos han sido armados ahora como cruceros auxiliares alemanes, y desempeñan un importante papel en el mar Báltico.

Como el principal propósito es habilitar un cuantioso número de barcos en un espacio de tiempo lo más corto posible, el decreto previene la construcción de buques menores y de un tamaño mediano, que son preferibles a los del tipo gigantesco.

Se ha decretado también que los buques de carga son más urgentes y precisos que los de pasajeros.

La idea fundamental del decreto es la de reabilitar a la industria de Alemania con toda energía y prontitud. Buques propios para el transporte de pesadas cargas de indispensables primeras materias, como cobre, algodón, petróleo, cueros, clac, plomo, piritas de hierro y pulpa de madera, o el tipo de los barcos cuya construcción va a ser impulsada vigorosamente.

Movimiento de buques en los puertos ingleses.

Londres, 2.—Parte semanal del Almirantazgo.

Buques de todas las nacionalidades llegados a puertos ingleses, a 014; salidas, 5.523; mercantes ingleses hundidos de más de 1.500 toneladas, 18; de menos de 1.500, tres; atacados infructuosamente por los submarinos, nueve.

Hallazgo de naufragos en el Estrecho de Gibraltar.

Tánger, 2.—Esta mañana se vió cruzar con rumbo a Gibraltar un vapor pesquero español y un destructor inglés que remolcaban cada uno dos botes con naufragos que indudablemente debieron recoger en alta mar.

El vapor correo «Llovera» encontró a la altura de Ceuta un bote con 17 marineros, y el capitán de un buque torpedeado. El «Llovera» les ofreció auxilio; pero ellos no le aceptaron, por hallarse ya muy cerca de la costa española.

Un falucho que llegó hoy procedente de Tarifa se encontró abandonados en medio del Estrecho dos grandes lanchones con los remos amarrados, lo que hace suponer que pertenecen a un vapor de alto porte que se hundió sin tener tiempo de arriar los botes de salvamento.

Otro vapor inglés torpedeado.—Grandes pérdidas.

Cádiz, 2.—Ayer tarde fué torpedeado el vapor inglés «Ypres» cuando se hallaba próximo al puerto de Gibraltar. Llevaba cargamento de algodón, tabaco, azúcar y leche condensada.

Ascienden a muchos miles de duros las pérdidas que han sufrido los dueños de los vapores de Gibraltar en pocos meses a causa de la frecuencia con que son torpedeados los buques de su propiedad.

El «Ypres», que era un hermoso vapor, le compraron en 80.000 duros, y con mucha frecuencia fondeaba en este puerto.

Hundimiento de otro vapor noruego.

Cádiz, 2.—Precedentes de Ceuta han llegado 17 naufragos del vapor noruego «Cardvare», torpedeado cerca de la costa de Marruecos.

El vapor desplazaba a 345 toneladas y medía 88 metros de largo por 11 de ancho.

Vapor inglés hundido.—¿Se fué a pique el submarino?

Málaga, 2.—Los tripulantes de un vapor pesquero que ha fon teado en este puerto refieren que ballaron, al Suroeste del cabo Espartel, al vapor inglés «Gingess», de 7.000 toneladas, que contenía carbón a Italia, y en aquel momento acababa de ser torpedeado por un submarino alemán.

Un barco pesquero recogió 28 supervivientes, que llevó a Gibraltar.

Cuando realizaba los trabajos de salvamento el pesquero, se le acercó el submarino para reconocerlo, en el preciso instante en que apareció un torpedero inglés, que disparó sobre el sumergible alemán.

Se cree que se hundió el submarino, porque a poco apareció sobre la superficie una gran mancha de grasa.

LOS FINES DE LA GUERRA

DISCURSO DE M. RIBOT

Contestación al canciller de Alemania.

El jefe del Gobierno francés ha hecho ante la Cámara de diputados las siguientes declaraciones, contestando a las preguntas que dirigió a Francia el canciller imperial alemán:

«El canciller alemán se ha permitido preguntar públicamente al Gobierno francés si en el Comité secreto del 1.º de Junio había dado conocimiento a la Cámara de los Diputados del tratado secreto concertado la víspera de la revolución rusa, y en el cual el Zar se comprometía a apoyar nuestras pretensiones sobre los territorios alemanes de la orilla izquierda del Rin.

Hay grandes inexactitudes en la versión del canciller, especialmente en el papel que se atribuye a M. Poincaré, de haber dado orden de firmar el tratado sin la intervención del entonces presidente del Consejo, M. Briand.

Las Cámaras saben cómo pasaron las cosas.

M. Doumergue, después de sus conversaciones con el Zar, pidió, y obtuvo, autorización para levantar acta de las promesas del Zar, de apoyar nuestras reivindicaciones relativas a Alsacia Lorena, que nos fueron arrancadas violentamente, y dejarnos libres de buscarlos garantías contra una nueva agresión, no anexionando a Francia territorios de la orilla izquierda del Rin; pero haciendo, si fuera preciso, de esos territorios un Estado autónomo, protegiéndolos, así como a Bélgica, contra toda invasión de aliados del Rin.

Jamás hemos pensado hacer lo que hizo Bismarck en 1871, y tenemos, pues, el derecho de rectificar las afirmaciones del canciller, que seguramente conoce las cartas cambiadas en Febrero de 1871 con Petrogrado, y cuyo sentido se ha permitido falsificar, como lo hizo el más ilustre de sus antecesores con el telegrama de Ems.

El día en que el Gobierno ruso consienta en publicar dichas cartas, no nos opondremos a ello.

El canciller se ha cuidado de callar las declaraciones que hice el 21 de Marzo, con las que repudiaba, en nombre de Francia, toda política de anexiones y de conquistas por la fuerza.

Se ha olvidado también de mi discurso de 21 de Mayo en la Cámara, cuando dije que estábamos dispuestos a entrar en conversaciones con Rusia sobre los fines de guerra, y que si el pueblo alemán, al que reconocíamos el derecho a vivir y desarrollarse pacíficamente, comprendía que omeíamos una paz fundada en el derecho de los pueblos, la terminación de la guerra se habría adelantado mucho.

Asimismo ha guardado silencio sobre la orden del día votada por unanimidad después del Comité secreto del 1.º de Junio al día 6; pues entonces declaró que no perseguíamos una política de conquista, y advertía que si no era esa la política francesa, había podido ser la de otros, de quienes sufriríamos las consecuencias y los funestos golpes.

Nos lamentamos bajo la opresión de esa política hace cuarenta y cinco años, y la actitud que queremos adoptar ahora no es la de la orresión, sino una que consiste en traducir en el derecho de los pueblos las ideas de Justicia, de Libertad y de equilibrio.

No nos dejamos deslumbrar por fórmulas; conocemos bien sus intenciones para extraviar a la democracia mundial, haciéndola creer que vamos en busca de conquistas.

No; buscamos la Justicia y el Derecho; que hemos recuperado esa provincia que jamás dejaron de ser francesas, como lo prueba que durante la gran Revolución de 1790, acudieron a la testa de la Federación a traer su adhesión a Francia.

Desde entonces vivieron la vida de Francia, y fueron una parte de Francia, y cuando nos

fueron arrancadas, vimos que le faltaba algo a ese noble país francés.

Es preciso que vuelvan a Francia, porque le pertenecen, porque no pertenecen a los que los tomaron, no por persuasión, como hicimos nosotros, sino por la violencia y por el duro derecho de la guerra. Rechazamos todas las anexiones violentas, queremos simplemente la restitución de lo que nos pertenece.»

M. Ribot recordó los términos de la orden del día que votó la Cámara después del Comité secreto del 1.º al 5 de Julio, y añadió:

«¿Quién se atreverá a decir ante el mundo que queremos anexiones? Es una maniobra que no puede convenir a nadie, y particularmente a las masas democráticas del pueblo ruso, a las que en vano se intenta apartar de sus aliados, desfigurando los verdaderos sentimientos de la democracia francesa.

El canciller quiere disimular el aprieto en que se encuentra para definir los fines de guerra de Alemania y las condiciones que impondría o admitiría para llegar a la paz.

Basta, sobre todo, distraer la atención de la terrible responsabilidad que pesa sobre la conciencia del Emperador de Alemania y de sus consejeros.

Es aventurado, cuando se tienen tan enormes responsabilidades, el atreverse a peligrar cuenta de nuestras intenciones.

Por lo demás, no es a Alemania a la que nosotros dirigimos, sino a todos aquellos que, testigos o actores de esta lucha que sostenemos desde hace tres años, saben lo que hay en el fondo del alma del pueblo francés, de profundo amor hacia los principios de justicia, al respeto del derecho de los pueblos, y puede decirlo, al caso de no ser comprendidos por nuestros enemigos cuando exponamos nuestra generosidad.»

Las palabras de M. Ribot fueron objeto de grandes aplausos.

LA LUCHA AEREA

Desde 1.º de Agosto de 1914 hasta fines de Julio de 1917, perdieron los aliados 2.300 aviones.

Estos aparatos destruidos, colocados uno junto a otro, cubrirían una línea de 34 kilómetros y medio.

El valor aproximado de los aviones, globos cautivos y dirigibles de la Entente destruidos, asciende a 170 millones de marcos.

De los aviones derribados se encuentran en poder de los alemanes 1.082.

En el primer año de guerra ascendió la pérdida de aviones de los aliados a 74; en el segundo, a 455; y en el tercero, a 1.771.

El aviador francés capitán Guynemer ha abatido su 50 aparato alemán dentro de las líneas francesas.

EN LA NUEVA RUSIA

Regreso de Kerinsky.

Petrogrado, 2.—El Sr. Kerinsky regresó anoche.

No ha variado la situación ministerial, subsistiendo las mismas dificultades, especialmente en cuanto a llegar a un acuerdo con el partido de los Cadetes.

Sviestia, órgano del Soviet, desmiente el rumor de que el Gobierno esté dispuesto a abandonar ciertos puntos del programa, sacrificando a los ministros socialistas.

Una prohibición.

Petrogrado, 2.—El general Korniloff ha publicado una orden prohibiendo a los soldados que celebren mítines en la línea de fuego y anunciando que toda infracción será castigada con pena de muerte.

Un llamamiento.

Petrogrado, 2.—Los primates revolucionarios han publicado un vibrante llamamiento a todos los ciudadanos para unirse con el Gobierno provisional y salvar a la revolución y al país del peligro mortal que amenaza a Rusia.

Mejoras en las comunicaciones

Paquetes postales y Giro Postal con Méjico.

La Dirección general de Correos y Telégrafos de España, consecuente en su propósito de fomentar cuanto posible sea las relaciones de intercambio entre este país y las diferentes Repúblicas de América, y vistos la tranquilidad y orden que, felizmente, van reinando en Méjico, se ha dirigido resientemente a este país en atenta comunicación, sometiendo a su consideración y estudio las bases para llegar a un convenio mediante el cual pudiera establecerse un cambio de paquetes postales entre ambos países.

Como este convenio es una reproducción de los que están vigentes entre Méjico y los diferentes países de Europa, y su conveniencia es notoria tanto para aquella República americana como para España, esperamos que la Administración mejicana conteste favorablemente y acepte esta proposición.

Una vez establecido el cambio de paquetes postales entre España y Méjico, se gestionaría otro convenio para llegar a un cambio de giros postales, y con estos dos servicios de excepcional importancia, por constituir la base de la comunicación bancaria, habrían de facilitarse de una manera notable las relaciones comerciales entre España y Méjico.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Hoy manifestó el Sr. Dato que la huelga de metalúrgicos de Bilbao seguía en el mismo difícil estado, por la intransigencia de los obreros.

Habló después el presidente de la muerte del Sr. Prat de la Riba, a quien dedicó un cariñoso elogio, recordando que hace dos años, cuando el Sr. Dato estuvo en Barcelona, salió aquél de noche, a pesar de esta enfermedad, para asistir a una comedia que el gobernador daba en honor del Sr. Dato.

Este, en nombre propio, ha enviado un sentido telegrama de pésame a la viuda, y el ministro de la Gobernación lo ha hecho también en nombre del Gobierno.

El Sr. Dato lamentóse después de que el diario El Debate insistiera en sus afirmaciones de que el gobernador civil de Barcelona, Sr. Matos, hiciera gestiones cerca de la Junta de defensa militar en nombre y por encargo del presidente del Consejo.

Una vez más éste ha desmentido rotundamente esas versiones, y lo mismo lo ha hecho el Sr. Matos recientemente.

Hubiese sido preciso, añadió el Sr. Dato, que yo estuviese privado de razón o desposeído de virilidad para dar tal encargo ni al gobernador ni a otro ningún funcionario público.

Mis antecedentes son bien conocidos del país y me pongo a cubierto de imputaciones de cierta índole que enérgicamente rechazo ahora por última vez.

Preguntósele qué había de cierto en la anunciada huelga de ferroviarios de Zaragoza, y el Sr. Dato repuso que no tenía de esta noticia ninguna, y que consideraba inexacta esa noticia.

Es doloroso—decía el Sr. Dato—, hablando de las noticias tendenciosas que algunos periódicos publican, que después de la actitud de benevolencia adoptada por el Gobierno suprimiendo la censura, se insistiera en publicar ciertas noticias que tanto daño pueden causarnos, lo mismo en el interior que en el exterior, y si esto continúa el Gobierno tendrá que proceder contra todas esas extralimitaciones que tienden a entorpecer nuestra política exterior, que es cosa sagrada, así como la disciplina del Ejército, sagrada también.

Nosotros no podemos permitir esto, y no desertaremos del cumplimiento estricto de nuestros deberes ante ninguna consideración.

Mañana, a las once de la mañana, se celebrará en la Presidencia un Consejo de ministros.

Por último, los compañeros se interesaron cerca del presidente para que se trate con todas las consideraciones posibles, dentro del reglamento de la cárcel, al periodista y catedrático D. Julio Millegas, preso en virtud de reclamación del Juzgado de Valencia.

Así lo ofreció el Sr. Dato, diciendo que esta tarde hablaría de este asunto con el ministro de Gracia y Justicia.

En Gobernación.

Al recibir hoy a los periodistas el Sr. Sánchez Guerra, se le preguntó por un compañero si había leído la contestación que un diario publica de la Junta de Defensa militar de Barcelona.

El Sr. Sánchez Guerra contestó que, en efecto, la había leído; pero que ya el presidente, en su conversación con los periodistas, lo había desmentido, y lo mismo había hecho el gobernador de Barcelona en una nota oficiosa que se publicó oportunamente.

El ministro de la Gobernación, como lo había hecho el presidente, se lamentó de la conducta que siguen algunos periódicos publicando noticias tendenciosas y falsas, mostrándose más exaltados que los mismos beligerantes y que los representantes diplomáticos de las naciones respectivas, de quienes por cierto no se ha recibido reclamación alguna.

De seguir esta conducta los periódicos, tendré que adoptar algunas determinaciones, pues no debe olvidarse que siguen suspendidas las garantías.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 31, Día 1. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Otros valores, and Cambios sobre el extranjero.

Muerte de Prat de la Riba

Barcelona, 2.—Anoche, a las once, falleció en Castellterol el presidente de la Mancomunidad Catalana, D. Enrique Prat de la Riba.

La noticia del fallecimiento corrió rápidamente por Barcelona, y los diputados regionalistas se dirigieron rápidamente a Castellterol. El Sr. Puig y Cadatalch fué quien telegrafió la noticia al alcalde de Barcelona.

En ésta, aunque se esperaba el desenlace, la noticia ha causado gran sensación. Los Sres. Cambó y Cadafalch estrecharon la mano al moribundo.

Alrededor del lecho se hallaban estos señores, el juez, el alcalde y algunos periodistas, sacerdotes y amigos de la familia.

El Ayuntamiento se ha reunido, acordando dar el pésame a la familia y pedir que el cadáver se entierre en Castellterol. Se cerraron las puertas de las casas, en señal de duelo.

El cadáver será embalsamado, conduciéndose al Ayuntamiento, donde se levantará la capilla ardiente, siendo velado por los concejales.

El viernes se celebrará el funeral, que será solemnísimos, y después, a la una de la tarde, se trasladará el cadáver a Barcelona, en el automóvil funerario de la Casa de Caridad, acompañado de los concejales, diputados y consuecos de la Mancomunidad.

A las seis llegará el fúnebre convoy al palacio de la Mancomunidad, exponiéndose allí el cadáver en la capilla de San Jorge. El sábado se dirá la misa de cuerpo presente, y por la tarde tendrá lugar el sepelio.

FIRMA DEL REY

Guerra.

Destinando al Estado Mayor Central del Ejército al capitán de Estado Mayor D. Juan Belgbeder y Atienza.

Concediéndole el empleo de comandante, con arreglo a la ley de 27 de Noviembre de 1912, al capitán de Ingenieros D. Emilio Jiménez Millas, por méritos contraídos con motivo del accidente de aviación que sufrió en el polígono de Cuatro Vientos, el 15 de Junio último, a consecuencia del cual falleció.

Idem, con arreglo a la propia ley, cruz roja de segunda clase del Mérito Militar, posesionada, al comandante de Infantería D. Tarsilio Ugarte Fernández; cruz de segunda clase de María Cristina al del mismo empleo y Arma D. Emilio Izquierdo Arroyo, y cruz roja de primera clase del Mérito Militar, pensionada, al primer teniente de Artillería D. Manuel Montero Echevarría, por su comportamiento con motivo de accidentes de aviación que sufrieron el día 28 de Febrero del corriente año, el primero, y el 26 de Junio siguiente los dos últimos, habiendo resultado gravemente heridos.

¿SERÁ POSIBLE?

Fusilamientos en Bélgica

Con referencia a noticias de la frontera belga, dicen desde Amsterdam que los alemanes condenaron a muerte al negociante Groniet, a su mujer y a dos hijos de estorces y veinte años por haber sido acusados de espionaje.

La madre y el padre fueron fusilados juntos, y a las hijas se las obligó a presenciar la ejecución.

El oficial comandante del pelotón propuso

a la hermana mayor que se les concedería el indulto si daban el nombre de sus cómplices. Ella rehusó, manifestando que una traición semejante ocasionaría la muerte de más de 50 personas. Hacia la misma proposición a la otra hermana también se negó, por lo que se la sometió a tortura antes de ser ejecutada.

Tan terrible suceso ha causado en la provincia de Lieja profunda indignación.

INFORMACION DE MARINA

El ascenso a capellanes mayores.

Se ha dispuesto que el art. 3.º del Real decreto de 29 de Septiembre de 1909 se entienda redactado en la forma siguiente:

«Art. 3.º Para el ascenso de los primeros capellanes a capellanes mayores, será condición precisa que cuenten, además de los dos años de destino de su empleo, hoy reglamentario, dos de servicios en hospitales, cumplidos indistintamente en los empleos de primeros o segundos capellanes.»

AL CUMPLIRSE EL TERCER AÑO

UNA PROCLAMA DEL KAISER

El Emperador alemán ha dirigido la siguiente proclama al pueblo alemán:

«Tres años de dura lucha tenemos detrás de nosotros. Con sentimiento pensamos en nuestros muertos, con orgullo en nuestros soldados, con satisfacción en todos los que laboran y con el corazón contristado en los que gimen en el cautiverio.

Pero encima de todos los pensamientos está la firme voluntad de que esta lucha de justa defensa sea llevada a un buen término. Nuestros enemigos extienden su brazo hacia tierra alemana. Nunca la alcanzarán.

Constantemente empujan a otros pueblos a la guerra contra nosotros. Esto no nos asusta. Conocemos nuestra fuerza y estamos decididos a hacer uso de ella. Nos quieren ver a sus pies, débiles e indefensos, pero no nos reducirán. Nuestras palabras de paz las han acogido con mofas. Así han experimentado de nuevo cómo Alemania sabe combatir y vencer.

Ellos calumnian en todos los ámbitos del mundo el nombre alemán; pero nunca podrán extinguir la gloria de los actos alemanes. Así nos encontramos incombustibles, victoriosos e impávidos a la terminación de este año. Pueden aguardarnos aún duras pruebas. Con seriedad y confianza las esperamos.

En tres años de imponente labor, el pueblo alemán se ha consolidado contra todo lo que pueda idear el adversario.

Si los enemigos quieren prolongar los sufrimientos de la guerra, sobre ellos mismos pesarán más duramente que sobre nosotros. Lo que allí realiza la tropa patria se lo agradece con incansable trabajo. Aun hay que seguir luchando y forjar armas. Pero de esto puede estar orgulloso nuestro pueblo.

No por la sonbra de una vacía ambición es sacrificada sangre y laboriosidad alemana; no por planes de conquista y de vasallaje, sino por un imperio fuerte y libre en que nuestros hijos puedan vivir seguros.

A esta lucha dedicaremos todas nuestras energías y nuestros pensamientos; este debe ser nuestro voto de hoy.»

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

INFORMACION DE GUERRA

Ayudante

Se nombra ayudante de campo del general de brigada D. Salvador Cortils al capitán de Infantería D. Salvador Cortils Riera, y cesa en dicho cargo el del mismo empleo y Arma don Manuel Bonafex.

Destinos.

Se nombra vicepresidente de la Comisión mixta de Salamanca al coronel de Infantería D. Aivaré Gil Maestro.

Cruces.

Se concede permuta de cruces de plata del Mérito militar por otra de primera clase al primer teniente de Infantería (R. R.) D. Julio Hernández.

Espectáculos para hoy

EL PARAISO.—A las diez de la noche (compañía de Fernando Vallejo), La piedra azul y El gaitero de la aldea.—El cabaret de la muerte.—Sesiones desde las diez.

Todos los días, grandes partidos de pelota por señoritas.—Entrada, 50 céntimos.

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

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

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.

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

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

CINE IDEAL.—Todos los días estrenos de interesantes películas. Desde las cuatro y media FRONTON MADRID. Todos los días tarde y noche grandes partidos de pelota a raqueta entre agraciadas señoritas.

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

Martínez de Velasco PAPELERIA PELIGROS, 3.-MADRID

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.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO, PIZARRO, 15

PAGINAS LITERARIAS

LUIS BRUN

El bien perdido

(CONTINUACIÓN)

a las conveniencias sociales cada vez pasaba más tiempo al arrullo de las cálidas palabras de su amante.

—Ninchi, que me estás gustando la mar, y yo no quiero querer a nadie para no recibir un mal pago.

Ramiro protestaba. Podía estar tranquila, él también se había encariñado y no era cosa de augurar desastres en aquellos momentos.

—¡Quiéreme siempre, Ramiro, aunque te cases, quiéreme... mira que me parece un sueño vivir como vivo y si esto lo perdiese... no sé... no sé...

—No digas tonterías, vive tranquila Coral, vive tranquila.

Coralito con sus mejores caricias pagaba las nobles frases de su amante.

Asombrados del cambio de Ramiro sus amigos empezaron a preocuparse.

—¡Está «colao!»—decían—, ¿qué tendrá esa negruca para apartarle de su vida ordinaria?

Y uno, aficionado al canto popular, les dió la explicación cantando la famosa «soleá»:

¡El querer quita el sentido; lo digo por experiencia, porque a mí me ha sucedido!

El íntimo de Ramiro era Marcial Poveda. Juntos habían hecho la carrera de Leyes y juntos habían empezado a conocer la vida, fácil y grata siempre para Ramiro, feliz al principio y luego dura y cruel para Poveda, el cual sin arredrarse por el mal sesgo de sus negocios, con estoica filosofía redujo gastos, trabajó y consiguió ponerse a flote sin perder la sonrisa en los labios, ni su amable concepto de la vida.

Era hombre mundano, que comprendía todos los horrores y todos los errores, como aquel que sa-

be que sólo somos dueños de nuestra voluntad, hasta el momento en que una mujer, un vicio o un deseo nos turba el corazón. Por eso, al ver la mudanza de Ramiro, hondamente preocupado pensó poner remedio a la situación que se había creado su amigo.

Un día a la puerta de la Peña se encontraron, y después de fraternal saludo decidieron pasear por entre calles, dulce vagancia, con la cual muchas veces habían matado algunas horas.

Poveda, después de oír a Ramiro expresarse con admirativos tonos siempre que se refería a la hermosura, al ardiente amor o a la bondad de Coralito, condujo la conversación hacia el tema deseado.

Temía por su amigo, le veía con amagos de un sentimentalismo modular, propio para hacer cualquier locura y hábilmente le amonestó—con charla pinteresca, propia de los señoritos juerguistas—y para que no acabara en tragedia—en boda quería decir—el saínete de su aventura.

—Es preciso, mi noble amigo, que te reintegres a tu vida pasada. Buena es meterse en el querer de una gachí castiza; pero la verdad, hay que tener una mijita de pesqui y no amontonarse... cuando se amontona uno. Te aconsejo que vuelvas al seno de tus amigos que sin ti están sin sombra y te aconsejo que veas si hay por ahí otros ojos más o menos ne-

gros que los de Coral y otras bocas más o menos frescas también, pero que de fijo tendrán lo suyo.

—¿Hay algo nuevo?—preguntó Ramiro olfateando presa.

—¡Olé! que así te quiero y así tienes que ser: hay... lo que hay siempre, gracia y buen humor por el mundo, y un primo en el Casino que talla y pierde, y unas niñas que han caído en el Forty que quitan la cabeza, y hay...

—Cuenta, cuenta.

—Una mujer misteriosa que desde hace días nos trae lecos a los mozos guapos. Una francesita, eu-pletista, que no quiere a nadie, muy elegante, muy «chic», insensible, fría, una mujer hermética, como diría un escritor modernista, bueno, hermética relativamente, una linda muchacha que ha traído un rayo de París al mundo de nuestras vulgares entretenidas...

—¿La conoces tú?

—La conozco y me aprecias, pero nada más.

—Me gustaría conocerla, preséntamela. Coralito me gusta, no te lo niego, pero claro, sólo en broma puedo oír que eso pueda tener consecuencias, que vaya a durar siempre.

—Organizaré un almuerzo para hacer la presentación en reguero; hay que hacer las cosas bien. Y eso

(Continuará.)

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

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

LINEA DE CUBA-MEJICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanita, Curacao, 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, 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 Trajara, 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, 1.026; 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-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furness); fábrica de cañones, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Frith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 10.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Skimisher» 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; «Hague», 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.ª Y 2.ª 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 visítese el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

LLOYD DE ESPAÑA

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

Capital social: Pts. 1.000,000



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director-Gerente:

D. Alberto Marsden.

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



PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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 Rio 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

YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.



Casa central: Calle de Barbastro, núm. 4.- Madrid