

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Año XLIX

Redacción y Administración: Poligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Viernes 17 de Agosto de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.911.

AL CUARTO DÍA...

La huelga revolucionaria

El lunes 13 nos encontramos, como todos los habitantes de España, relativamente sorprendidos por una huelga cuyos fundamentos societarios nadie comprendía. Y decimos relativamente porque el plan nos era conocido en su origen, aunque confiábamos en la cordura de la masa general del país.

Desierto el establecimiento tipográfico en que se hace DIARIO DE LA MARINA, tuvimos que suspender la comunicación con nuestros lectores, los cuales se harán cargo de que nuestra voluntad fué impotente por no encontrarnos preparados para solucionar el conflicto.

Durante cuatro días el plan de los agitadores se fué desarrollando por gentes sin patriotismo ni conciencia, cuyos instintos llegaron a proyectar la suelta de algunos centenares de criminales, arrollando a unos bravos soldados que cumplieron bravamente su deber. Ese sólo detalle pinta la fisonomía de un movimiento que es objeto de una condenación unánime y que no era posible que pasase de unas estériles perturbaciones.

No es hora todavía de entregarse a natural desahogo de unas almas heridas en sus más nobles sentimientos con motivo del triste espectáculo que hemos presenciado.

El acierto con que el Gobierno atendió a parar el golpe hizo que éste cayese en el vacío. Además, el ambiente público fué tan favorable a las autoridades, que éstas pudieron desenvolverse con la certeza de que tenían detrás a todos los hombres honrados.

Las Instituciones militares respondieron con la eficacia y mesura que tienen siempre por norma de sus actos. La prueba está en los lamentables sucesos de la Cárcel Modelo, donde para reprimir un tumulto con escasa fuerza sólo se derramó la sangre absolutamente precisa para no verse arrojada la tropa de la guardia.

La masa obrera, aunque secundó parcialmente el plan, no tardó en darse cuenta del lazo en que había caído y va rectificando su error con nobleza honrada, que es digna de respeto y de aplauso.

Los españoles de patriótico espíritu debemos mostrarnos satisfechos ante el desenlace del proyectado drama. Si alguien creyó que podía lanzarnos por caminos de perdición se ha llevado un chasco solemne y puede dejarlo para otra vez.

Aquí ya nos vamos haciendo cargo de la causa de nuestros males, y el oficio de vividor político se desacredita a pasos de gigante. Hay ansias enormes de reconstitución verdad, y no volveremos a ser juguete de nadie.

Limitémonos a consignar nuestra protesta por cuanto ha ocurrido, a ofrecer al Gobierno nuestro apoyo o modestísimo de un modo incondicional, y a enviar un aplauso sincero a cuantos han contribuido al aborto de la intentona revolucionaria.

Desde los tranviarios hasta los elevados servidores del Estado, todos en su esfera de acción han hecho polvo lo que venía inspirado contra el bien general del país. Sonríamos con la satisfacción del triunfo, y hasta otra, porque esas gentes no han de dejarnos en paz.

Vías de comunicación y transportes

Nuestros publicistas, gubernativos, políticos y periodistas, cuando se ocupan de los problemas nacionales y desarrollan temas concernientes a la cuestión económica, hablan mucho de vías férreas, poco de marítimas y absolutamente nada de las fluviales, como si éstas no tuviesen importancia en los transportes, ni las de mar fuesen eficaces en los tráficos a flote, ni, en fin, existiese la menor conexión entre todas ellas, que en conjunto constituyen el fundamento del comercio.

Francia, Inglaterra y los Estados Unidos son naciones prototipo en la organización de las comunicaciones ferroviarias y marítimas; Alemania lo es en las fluviales.

La nación últimamente citada ha sabido sacar un partido enorme de su admirable red de vías fluviales; ha rectificado el curso de muchos ríos; ha profundizado los canales; ha establecido solución de continuidad entre los lagos, los canales y los ríos, y ha conseguido de ese modo sustituir de tal modo su falta de litoral que las vías navegables internas determinan un movimiento comercial considerable.

En España, repetimos, se habla poco de las vías marítimas y nada de las fluviales, siendo tanto más lamentable cuanto la ingeniería moderna tiene campo tan amplio en esa orientación, que si se propusiese establecer una red de vías navegables interiores, enlazando canales, ríos y lagos, resolvería un problema transcendental para el porvenir de la producción española.

Claro es que la empresa es en realidad titánica, pero no escapa a la actividad ni al tesón de la voluntad, pudiendo llevar, como seguramente ocurriría, la garantía científica. Los directores de política gubernamental tienen el deber de estudiar estas cuestiones, y si fijasen su atención en los rápidos desenvolvimientos que podría alcanzar el trabajo, o sea la industria y el comercio nacional, pudiendo disponer de una bien entendida red de comunicaciones fluviales, no demorarían un punto su creación.

El ideal sería una organización y enlace íntimo entre la vía fluvial, la ferroviaria y la marítima.



ARTILLERÍA FRANCESA — UNA BATERÍA DEL 75

Todo nuestro problema nacional es una cuestión de comunicaciones y transportes. Si importante es la vía férrea, imprescindible es la marítima, y altamente útil y económica la fluvial. Obra eminentemente patriótica sería aportar al servicio de comunicaciones y transportes la ayuda eficazísima de nuestros caudalosos ríos.

La irregularidad en las comunicaciones determina la irregularidad en los transportes. El encarecimiento de las subsistencias, la crisis del trabajo, las dificultades para la exportación, la paralización de muchas industrias no traen otro origen que la irregularidad de las comunicaciones y su falta de conexión para el objetivo primordial de relacionar el transporte fluvial con el ferroviario, y ambos con el marítimo.

La aglomeración de expediciones en los centros productores, la desorganización de los flujos, la anormalidad del tráfico nacen y se engendran de la contusión inconmensurable que existe en el servicio de carga, descarga y transporte en los centros productores, en los industriales, en las estaciones férreas, en los puertos comerciales; en suma, en todas las circunstancias determinantes del movimiento comercial.

Resolver todas esas dificultades, cuyos efectos son tan graves y tan ruinosos, es fomentar la riqueza nacional. El aprovechamiento de una bien entendida red de comunicaciones fluviales, ferroviarias y marítimas, operaría milagros en el desarrollo de la prosperidad de la nación y del Estado, pues la primera abriría de par en par los manantiales de la producción y del comercio, y el segundo podría disponer de recursos tan copiosos para la satisfacción de sus necesidades, que podría fomentar con ellos otros desenvolvimientos y progresos que en orden a la política interior y exterior de España contribuirían a aumentar el prestigio de la patria en todas partes por mar y por tierra.

La importancia evidente que para todos los órdenes de la vida nacional tiene ese enlace íntimo de la vía navegable interior con el ferrocarril secundario, éste con el general y todas esas vías con la organización de los puertos y el tráfico marítimo aconsejan acometer, desde luego, por lo menos, el estudio de un vasto plan armónico de comunicaciones y transportes inspirado en el deseo de que la producción, la industria y el comercio puedan disponer de facilidades extraordinarias en su desarrollo, que es manifestación la más decisiva del vigor y de la potencialidad nacional.

DIARIO DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Poligros, 3, entlo.

DISPOSICIÓN IMPORTANTE

El Depósito franco de Cádiz

La Gaceta publica hoy una Real orden del ministerio de Hacienda autorizando la cesión por término de cuarenta años de la explotación del Depósito franco de Cádiz a favor de la Sociedad anónima Crédito y Docks, de Barcelona.

Dicha cesión se hace con sujeción a las siguientes condiciones:

1.ª Se autoriza a la Junta de Obras del puerto de Cádiz para ceder en arriendo la explotación del Depósito franco que le fué concedido por Real decreto de 22 de Septiembre y Real orden de 22 de Octubre de 1914 a favor de la Sociedad anónima Crédito y Docks, de Barcelona, por un plazo de cuarenta años, usando de la facultad que le reserva el número 8.º de la citada Real orden de cesión.

2.ª La Sociedad Crédito y Docks, de Barcelona, tendrá la consideración de Compañía

metarán al examen y aprobación de la Superioridad.

9.ª La Sociedad arrendataria pagará a la Junta de Obras del puerto por la utilización temporal de los locales y de la explotación del Depósito el 50 por 100 de la recaudación bruta que obtenga por los conceptos de almacenaje y ocupación de superficie sin cubrir y alquileres. El importe de este arrendamiento no podrá ser nunca inferior al 5 por 100 anual del valor de las construcciones y sus equipos, de cuyo 5 por 100 corresponderá un 4 y medio por 100 al interés y medio por 100 a la amortización del capital invertido. En el valor de las construcciones y sus equipos se incluirán también las costas de acondicionamiento de los locales en donde se instale provisionalmente el Depósito, acondicionamiento a que se refiere la condición 15 que sigue, así como la instalación de vías y el equipo de que se hace mención en la precedente 3.ª

10. Para estos efectos, se asignarán a estos tinglados con sus equipos el costo de 80 pesetas por metro cuadrado, siempre que el valor total del equipo no exceda de 50.000 pesetas en cada tinglado.

11. La conservación y reparación en todo caso de los mecanismos y equipo de los locales, correrá a cargo de la Sociedad arrendataria. Las reparaciones de los edificios, debidas a la explotación del negocio que se arrienda, será de cuenta de la Sociedad Crédito y Docks, y todas las demás correrán a cargo de la Junta de obras.

12. La Junta de obras percibirá para sí los arbitrios de uso de grúas, vías del muelle, etc., con arreglo a las tarifas que hoy rigen, o que en lo sucesivo se establezcan.

13. Para las sucesivas ampliaciones del Depósito, si las necesidades del tráfico comere al lo exigieran, registrarán estas mismas bases.

14. Mientras el Depósito franco continúe emplazado en los almacenes provisionales, el canon que como arrendamiento anual abonará la Compañía a la Junta de obras será el 50 por 100 de la recaudación bruta, en las condiciones detalladas anteriormente, no pudiendo ser este canon inferior a 25.000 pesetas.

Si las necesidades de la explotación del negocio aconsejaren la conveniencia de arrendar nuevos locales, el expresado canon inferior no podrá ser menor del costo de todos los alquileres.

15. Hasta tanto que la Junta no tenga debidamente preparados los almacenes y terrenos necesarios para el emplazamiento definitivo del Depósito, se obliga a facilitar a la Compañía todos cuantos locales debidamente acondicionados exija el desenvolvimiento del tráfico, a juicio de ésta, siempre que los haya disponibles dentro de la zona autorizada por el régimen fiscal aduanero, y que las propuestas de la referida Junta sean aceptadas por la Superioridad, no teniendo la Compañía derecho a indemnizaciones.

16. En relación con lo consignado en las bases anteriores, el importe de los actuales arrendamientos o de sus prórrogas, si las hubiera, así como el de los nuevos locales que se consideraran necesarios para la vida del Depósito, serán sufragados por la Junta de Obras del puerto.

17. La Sociedad arrendataria podrá establecer la tarifa de manipulaciones de mercancías, dentro del recinto del Depósito, que este conveniente, así como hacer sobre ellas bonificaciones y pactos a precios alzados con los depositantes, según la clase e importancia de las operaciones, entendiéndose por manipulaciones a estos efectos el movimiento y estiba de las mercancías.

En ningún caso el importe de estas manipulaciones corrientes u ordinaria, podrá ser superior a los gastos que las mercancías depositadas sufrían en cualquiera de los entepots del Havre o Marsella, en el Depósito franco de Génova, o en el Depósito de comercio de los almacenes generales y tinglados de Barcelona.

En cuanto a las tarifas de las manipulaciones extraordinarias, como clasificación de un producto, descascarado de alguno, etc., que son de verdadera explotación comercial del

Depósito, deberán ser aprobadas previamente a su aplicación por el Ministerio de Fomento.

18. Las tarifas de seguros y derechos de resguardos o warrants serán las mismas que la Compañía arrendataria tiene establecidos actualmente para las mercancías depositadas en los almacenes generales de Depósito y en los de comercio de Barcelona, obligándose a reducirlos en la misma proporción que aquéllos lo fueren, pero sin derecho a aumentarlos.

19. Los beneficios o pérdidas que resultaren de los capítulos de manipulaciones y seguros de mercancías, serán de cuenta exclusiva de la Compañía, así como los derechos de warrants y los provechos y quebrantos de las operaciones financieras.

20. La Compañía arrendataria aceptará su responsabilidad a la integridad de los Depósitos, a la custodia de las mercancías y las garantías bancarias que éstas constituyan, así como a la pureza y severidad del régimen aduanero.

21. La Compañía Crédito y Docks, de Barcelona, brindará opción a Cádiz para participar en su capital hasta la cantidad de pesetas 400.000, por medio de la suscripción de 8.000 acciones a la par, de 50 pesetas cada una, con su total desembolso y que estima necesarias para iniciar el desenvolvimiento del Depósito franco. En todas cuantas ampliaciones del capital aconsejare el progreso del Depósito, la Compañía reservará a Cádiz una opción equivalente al 50 por 100 de las emisiones a inscribir.

22. La Junta de gobierno de la Compañía Crédito y Docks, de Barcelona, facultada por sus Estatutos, reservará dos lugares en su Consejo a los accionistas de Cádiz.

23. La Junta de Obras del puerto de Cádiz queda autorizada para segregarse los nitros de los locales del Depósito franco (expl. tads) por la Compañía; reservando e la Facultad de desarrollar directamente, dentro del mismo régimen, en almacenes especiales y de acuerdo con los países exportadores, el tráfico de dicho producto, en atención a la importancia que pueda adquirir y en bien de la prosperidad del puerto de Cádiz.

24. Asimismo, la Junta de Obras del puerto tendrá autorización para modificar los números 45, 46 y 47 de la tarifa de Almacenes, cuyas especies satisfarán 10 céntimos de peseta por 100 kilogramos.

25. Durante todo el plazo de arriendo, la Sociedad de Crédito y Docks quedará subrogada en todos los derechos y obligaciones que por el Real decreto y la Real orden de concesión del Depósito, tiene la Junta de Obras del puerto de Cádiz, así como también queda sometida, sin derecho a reclamación de ninguna clase, a lo que establece el número 9.º de la Real orden de 22 de Octubre de 1914.

26. Subsistirán en todo su vigor e integridad las prescripciones de la Real orden de concesión de 22 de Octubre de 1914, y la reglamentación dictada por la Dirección general de Aduanas en 24 de Marzo de 1915.

27. La Administración se reserva la facultad de modificar dicha reglamentación si la experiencia así lo aconsejara.

28. Cuando hayan de habilitarse nuevos locales para almacenaje o manipulación de mercancías, la Hacienda tendrá derecho a exigir que reúnan las necesarias condiciones de seguridad para la vigilancia y custodia de las mismas.

29. Al entrar en funciones la entidad arrendataria se practicará un recuento general de todas las mercancías existentes por el personal de la Aduana con asistencia del administrador de la misma y la Junta de Obras del puerto, levantándose acta del resultado; y a partir de dicha fecha cesará la responsabilidad directa de la Junta de Obras y comenzará la de la Sociedad Crédito y Docks; y

30. Esta Real orden se insertará íntegra en la esritura del arriendo, de la que se remitirán copias a este Ministerio y al de Fomento para su censura y aprobación, no pudiendo comenzar a regir lo estipulado hasta que recaiga dicha aprobación.



UNA SECCIÓN DE SOLDADOS PORTUGUESES, EN EL FRENTE FRANCO BRITÁNICO, DOTADOS DE FUSILES AUTOMÁTICOS LEWIS

INFORMACION DE MARINA

Oposiciones para el Cuerpo eclesiástico de la Armada.

De acuerdo con propuesta del Vicariato general Castrense, se ha dispuesto lo siguiente:

- 1.º Se convoca a oposición para cubrir seis plazas de capellanes segundos del Cuerpo Eclesiástico de la Armada.
- 2.º Las oposiciones se verificarán con sujeción al reglamento y programa aprobado por Real orden de 23 de Febrero de 1916 (D. O. núm. 66).
- 3.º Los seis que obtengan plaza, y que se relacionarán por orden de calificación, quedarán en expectación de ingreso en el Cuerpo, que irán efectuándolo por el indicado orden, a medida que vayan ocurriendo vacantes y sin derecho alguno hasta que obtengan destino de capellanes segundos; y
- 4.º Las instancias, con los requisitos que el citado Reglamento determina, deberán ser presentadas antes de 30 de Noviembre próximo, quedando sin efecto las que se presenten después de dicha fecha.

Delegados del Gobierno español en los barcos hospitales beligerantes.

Como resultado de las negociaciones entabladas con los Gobiernos de las Potencias beligerantes, han sido designados, como delegados del Gobierno español para que embarquen en los buques hospitales ingleses y franceses, los jefes y oficiales que se reseñan en la siguiente relación, los cuales, mientras permanezcan en el extranjero, disfrutará sobre el sueldo de sus respectivos empleos de una indemnización de 60 pesetas diarias.

Como el cometido que van a desempeñar estos delegados es de índole completamente distinta del que se ejerce a bordo de los buques de la Armada, es la voluntad de S. M. que para evitar toda duda y reclamación posterior, se declare que el tiempo servido en esta comisión no podrá servir de abono para el cómputo de las condiciones de embarco reglamentarias para el ascenso.

Buques hospitales ingleses.

Capitanes de fragata.

- D. Eugenio Montero y Reguera.
José Núñez Quijano.

Capitanes de corbeta.

- D. Antonio Gascón y Cubells.
Lorenzo Milá y Batlle
Alvaro Churruga y Murga.
Roberto López Barril.
Arsenio Rejil y Echenique.
Tomás Sostoa y Martínez.

Buques hospitales franceses.

Capitán de fragata.

- D. Angel Remos-Izquierdo y Vivar.

Capitanes de corbeta.

- D. Enrique Marra López Zulueta.
Antonio Batalla y Díaz.
Arturo Armada y López.
Luis Verdugo y Portagás.
Ignacio Cayetano Ojeda.
Alfredo Rardiz y Uribarri.
Adrián Rodó y Domínguez.

Tenientes de navío.

- D. José Viguera y Gómez-Quintero.
Miguel Angel Montojo y Patero.
Juan Ferrándiz y Boado.
Manuel Fernández Lerena.
Angel Rizo y Bayona.

Juntas de exámenes.

Se ha dispuesto quede rectificada la constitución de las Juntas de exámenes para las próximas oposiciones de ingreso en la Escuela Naval Militar nombradas por Real orden de 22 de Mayo último, en la forma siguiente:

Presidentes: capitanes de navío D. Adolfo Gómez Rube y D. Antonio Magaz y Pers, marqués de Magaz; vicepresidentes: capitanes de fragata D. José González Bilián y D. Manuel Somoza y Hartley; vocales: capitanes de corbeta D. Eduardo Pasquín y Reinoso, don Javier Lafora y Calatayud y D. Lorenzo Moyá y Matanzas, y tenientes de navío D. Guillermo Ferragut Sbert, D. Manuel Fernández Piña y D. Joaquín María Gámez y Fossil, y suplentes: capitán de corbeta D. Angel Carrasco y González Elipse y teniente de navío D. Manuel Pastor y Tomasety.

Informes reservados del personal de la Armada.

Con el fin de que el Estado Mayor de la Armada pueda adquirir el conocimiento más perfecto posible de todos los jefes y oficiales de la Marina, es de necesidad que las notas de concepto que figuren en los informes reservados estén ajustadas siempre a la realidad de sus conocimientos y méritos personales, y sean reflejo fiel de sus aptitudes; y que una vez revisados dichos informes y clasificados los individuos, pasen éstos a figurar en la lista que les corresponda para que el alto mando pueda resolver con la mayor justicia y bien del mejor servicio en la provisión de los mandos y comisiones.

Con este fin se ha dictado un Real decreto disponiendo lo siguiente:

Artículo 1.º Por los Comandantes, Jefes de los buques, Cuerpos y dependencias de la Marina, se darán en fin de Diciembre de cada año, y por conducto de la autoridad superior de quien dependan, los informes de sus subordinados de las categorías de jefes, oficiales, guardiamarinas, alumnos, maquinistas, cen-

tramaestres, condestables, practicantes, auxiliares de oficinas, obreros torpedistas electricistas y maestranza embarcada con categoría de contramaestre.

Art. 2.º Los informes correspondientes a jefes y oficiales, serán revisados en los apostaderos y escuadra en el mes de Febrero, por una Junta compuesta de la autoridad superior de quien dependa y cuatro vocales más caracterizados o antiguos que aquellos a quienes se trate de clasificar. Se procurará que entre los vocales figure el mayor número posible de oficiales generales en activo servicio, y cuando no pueda lograrse su asistencia como ocurrirá en la escuadra siempre que, en la fecha marcada, esté fuera de las capitales de los apostaderos, se aplicará la calificación de los capitanes de navío más antiguos hasta que pueda obtenerse el auxilio de personal más caracterizado o antiguo del mismo Cuerpo y escala. Para los maquinistas, contramaestres y demás clases subalternas, las Juntas revisoras estarán constituidas por dos jefes y dos oficiales bajo la presidencia del Jefe de Estado Mayor de la escuadra o apostadero, debiendo ser alguno de los expresados vocales del Cuerpo a que pertenezca el individuo que se trate de clasificar. Los informes reservados que por la Real orden de 26 de Mayo de 1909 corresponde dar al Jefe de Estado Mayor Central, serán dados en lo sucesivo por el segundo Jefe del Estado Mayor Central. Este general presidirá también la Junta revisora de que trata la referida Real orden.

Art. 3.º Cuando en los informes reservados figuren notas de mérito relevante por servicios distinguidos, no solamente deberán detallarse éstos, sino que para la inclusión en la primera lista del jefe u oficial de quien se trate, deberá recaer acuerdo unánime de la Junta de Clasificación y Recompensas.

Art. 4.º Cuando aparezcan notas de demérito en los informes sometidos a una Junta revisora, ésta remitirá copia a los interesados para que formulen sus descargos, los cuales deberán ser dirigidos directamente al presidente de la referida Junta, que al recibirlos la convocará seguidamente para hacer la revisión y consignar el acuerdo a que haya lugar. Si este acuerdo fuera desfavorable, el Presidente de la Junta llamará a su despacho a los jefes y oficiales de quienes crea conveniente asesorarse, en número que no baje de cinco, y les dará a leer, a cada uno por separado, la nota de cargos y descargos; y oída la opinión de los llamados, que ha de ser emitida siempre de palabra, y bajo su honor y su conciencia, formará la suya propia y la elevará en pliego aparte con los informes revisados a la Junta de Clasificación y Recompensas para la clasificación definitiva, la que a su vez remitirá sus acuerdos y los informes al Jefe de Estado Mayor Central.

Art. 5.º Por el Jefe de Estado Mayor Central se llevarán las listas de clasificación de todo el personal de los distintos Cuerpos de la Armada. Las listas serán tres, debiendo pertenecer a la primera todos aquellos jefes y oficiales que se hayan distinguido en el desempeño de sus mandos o en servicios especiales, en forma que ofrezca a la superioridad eficaz garantía de que han de ser aptos para mandos o comisiones de importancia, en relación con las aptitudes demostradas. En la segunda lista figura:án los jefes y oficiales que hayan desempeñado mandos y distintos sin distinguirse, pero llenando su cometido con arreglo a las necesidades del servicio. En la tercera lista estarán los jefes y oficiales que en sus mandos, destinos o comisiones, hayan dejado algo que desear, expresando si dicha deficiencia es debida a la falta de celo o de inteligencia o de aptitud profesional o física. Los informes se seguirán dando con arreglo a las plantillas vigentes y en ellos se estamparán los acuerdos de las Juntas revisoras y los de la clasificación definitiva, en forma clara, concisa y terminante.

El porvenir de España

Meditando serena y firmemente respecto al desarrollo futuro del ideal de las naciones, una vez que se aclare la complicada situación internacional presente, se vislumbra la necesidad de variar los moldes en el sentido de afirmar cada vez con mayor firmeza el dominio naval y comercial.

La conquista de territorios cede el puesto a la conquista de mercados y la universalización del comercio impondrá la práctica de provisiones marítimo-comerciales que obliguen a los Estados a una bien entendida organización de la política marítima.

Un ejemplo tipo de esas provisiones lo ofrece Francia, nuestra vecina allende el Pirineo, que posee dos puertos militares, uno en Bizerta, situado en el Mediterráneo, y otro en Dakar, en el Senegal, verdaderas bases estratégicas para sus operaciones comerciales en el Océano y en el Mediterráneo, como si no quisieran los franceses encontrarse desprevénidos ante el magno y futuro problema de la influencia que la civilización europea ha de ejercer muy pronto (ya está ejerciendo ya) en toda la extensa zona del Noroeste, Norte y Oeste africano.

La política comercial y la política marítima sólo se diferencian en que la primera es esencialmente pacífica, y la segunda profundamen-

te progresiva. Ambas persiguen un ideal de grandeza y de prosperidad: la extensión de la influencia productora y económica de la nación en todos los confines del planeta.

Tan supremo objetivo exige una intensa preparación de elementos navales militares y de factores marítimo-comerciales: escuadras, flotas mercantes, bases navales, puertos comerciales. El ejemplo Bizerta Dakar respecto de Francia debe ser imitado; y España tiene con Mahón, las Islas Chafarinas, Ceuta y Fernando Poo, apoyos suficientes para el desenvolvimiento de su estrategia naval comercial indispensable para no quedar ni aislada ni preterida en las evoluciones próximas que ha de experimentar el Imperio norteamericano bajo el influjo de la civilización europea.

Hacia la América del Sur se han de desarrollar otras actividades marítimo-comerciales que con estas otras que acabamos de señalar respecto al Imperio norteamericano serán posiblemente los elementos del progreso económico mundial. Inglaterra, los Estados Unidos y el Japón presidirán evoluciones análogas concernientes al desarrollo comercial del Asia, de la América septentrional y los núcleos oceánicos.

Por lo que concretamente se refiere a la situación española tendrá suficiente con el amplio campo de actividades que ante sus energías productoras ofrece su proximidad al continente negro, y su raigambre espiritual con la América latina.

Peseando una excelente fuerza naval militar, una numerosa y bien organizada flota mercante y bases estratégicas en el Mediterráneo, en el Norte africano y en el África occidental, podrá nuestra Patria, en alianza y amistad con Inglaterra y Francia, desempeñar brillante papel en esos futuros pero inmediatos objetivos que habrán de puntualizarse al término del presente conflicto internacional.

El Mediterráneo, el Norte africano y la América del Sur: he ahí los puntales del objetivo marítimo-comercial español, y si la opinión pública y los Poderes no pierden de vista esa orientación, el porvenir de España llegará a ser de los más firmes y brillantes.

Hagamos, pues, política marítima comercial; cultivemos nuestro jardín; tengamos escuadra; flota mercante; bases estratégicas en Mahón, Cartagena, las Chafarinas, Ceuta y Fernando Poo, y concentremos toda nuestra atención en una alianza ofensiva-defensiva marítimo-comercial con la Gran Bretaña y con Francia. Ahí está la salvación y engrandecimiento de la patria española; todo lo demás es... música partidista; resabios añejos de exclusivismo feudal y ceguera de obstinación en sistemas y procedimientos que ya pisan por todos los siglos de los siglos.

EN LA CARCEL MODELO

La sublevación de ayer

Los trágicos sucesos desarrollados ayer en la Cárcel Modelo no han constituido una sorpresa para cuantos por vivir en íntima relación con aquel Establecimiento habían tenido ocasión de apreciar la alarmante relajación a que había llegado allí la disciplina.

Ya hace cuatro días se observaron señales de rebelión en los presos. Algunos fueron castigados por procedimientos disciplinarios.

Anteayer estuvo el marqués de la Frontera en la cárcel; habló con los presos, vió las obras de instalación de inodoros en las celdas, que se están haciendo; comprobó la distribución reciente de calzado y ropas, y personalmente dirigió el ingreso en las celdas de los reclusos.

A uno de ellos le quitó un puñal que había fabricado con un formón. Ningún preso tenía armas de fuego ni de ninguna clase.

Enterose el marqués de la Frontera, por el director de la cárcel, que un electricista de ésta había distribuido prociomas entre los presos. Fue detenido.

También se supo, por los mismos presos políticos—los que no ocupan celdas, sino habitaciones, donde están reunidos sin guardia militar, ni aun después de los sucesos—, que se trataba de hacer un movimiento de evasión de todos los reclusos. Se adoptaron precauciones en vista de ello.

Estalla el motín.

A las ocho de la mañana los presos, que estaban fuera de las celdas, empezaron a gritar y a producir disturbios.

Los vigilantes aludieron a conservar el orden. A las dos horas, después de varias alternativas, se recrudeció el motín. Entonces los vigilantes retrocedieron hacia la puerta donde convergen las galerías. Los presos empezaron a arrojarles objetos diversos y hubo que llamar a la guardia.

Ni un solo preso por delitos políticos, es decir, de las detenidos en los últimos días, se movió. Esta es la absoluta verdad. Permanecieron todos en los locales situados debajo de las galerías, adonde se entra por el centro de éstas.

Las descargas.

Los soldados, sin penetrar en la rotunda donde convergen las galerías, es decir, desde la puerta y a través de los cristales, hicieron una descarga. Dos reclusos cayeron mortalmente

heridos. Había e npleados aún en las entradas de las galerías, que se arrojaron al suelo. También lo hicieron muchos penados, sobre los que no se volvió a disparar. La mayoría huyó instantáneamente, y se metieron en sus celdas casi todos. Otros lanzaron cerrojos y objetos sobre los soldados y contusionaron a algunos. Penetró en seguida la fuerza en las galerías, y siguió haciendo fuego sobre los que se resistían, hiriendo a algunos.

Pronto quedó todo desierto; pero los presos sacaban el cuerpo a veces desde las puertas de las celdas y dirigían feroces insultos a los soldados que disparaban. Llegó como refuerzo la compañía de León y caballería que patrullaba la calle de la Princesa. Transcurrieron varias horas en que no cesó el tiroteo, pues los presos, envalentonados, intentaban volver a salir.

Los muertos.

He aquí los nombres de los siete reclusos muertos:

Esteban Tejedor Domail, número 741, procesado por atentado y lesiones a la autoridad. Era impresor. Durante su estancia en la cárcel había falsificado las tarjetas del capllán y del Economato. Había sufrido muchas prisiones y fué director del último plante.

Fidel González Camacho, número 339, capitán de la «Partida de la perra», formada por matones, que atemorizan y explotan a los presos de buena conducta.

Guillermo Martín Medina, reincidente en delitos de hurto, con desgraciados antecedentes.

Enrique Gutiérrez, varias veces licenciado de presidio.

Tomás Cazorla Gimeno, conocido de la Policía como ladrón profesional.

Los que cayeron muertos primeramente eran Matías Díaz Vega y Antonio Sánchez Bonacho, que sufrían prisión correccional. Ambos presos eran de buena conducta y tuvieron la desgracia de recibir los primeros disparos.

Al cementerio.

En las primeras horas de esta madrugada fueron trasladados en el furgón, al cementerio del Este, los siete cadáveres. Hoy serán inhumados.

Vigilantes heridos.

Resultaron heridos durante la refriega los cinco vigilantes de la prisión, siguientes: Félix Capetillo, herido de proyectil con orificio de salida en el brazo izquierdo, grave.

Juan Gana, contusiones leves en la mano derecha.

Heliodoro Iniesta Heredia, contusión leve en el dedo.

José Arnaldo, varias contusiones leves.

Y Alfredo Rojas, herida contusa en el vientre por rebote de un proyectil.

Soldados lesionados.

Sufrieron lesiones, afortunadamente leves, los soldados Diego Carrillo y Blas Martín.

Fuerte de un herido.—Nuevos disparos.

Esta madrugada falleció el recluso Ubaldo Blanco, herido durante los sucesos de la mañana.

Ubaldo Blanco sufría prisión correccional desde Septiembre de 1916.

Los centinelas del exterior de la prisión celular hicieron esta noche algunos disparos al observar que algunos reclusos se agitaban en las celdas.

El total de los reclusos encerrados en las celdas de castigo es de 24.

LA HUELGA GENERAL

HACIA LA NORMALIDAD

INFORMES OFICIALES

Manifestaciones del presidente del consejo.

Al recibir hoy a los periodistas el jefe del Gobierno, empezó manifestándoles que le había visitado una Comisión de la Cámara de la Industria para felicitar al Gobierno por su actitud frente a la huelga revolucionaria, y solicitar el apoyo del Poder público para evitar las coacciones que muchos obreros sufren por parte de los huelguistas. El presidente ofreció que la fuerza pública garantizará la seguridad de los que quieran acudir al trabajo.

El personal del depósito de máquinas de la estación de los ferrocarriles de Madrid Zaragoza Alicante ha dirigido un oficio al Gobierno, oficio redactado en términos altamente patrióticos, condenando la huelga revolucionaria y asegurando que se hallan dispuestos a cumplir con sus deberes, sea cual fuere la actitud de los demás.

En la estación de Atocha fraternizaron obreros y soldados, dando éstos vivas al Ejército y contestando los oficiales con vivas al obrero trabajador y honrado.

En Albacete y Calatayud los ferroviarios han retirado los oficios anunciando la huelga. Esto confirma, dice el Sr. Dato, las esperanzas que el Gobierno tenía de que el personal ferroviario no prestaría su colaboración a los revolucionarios.

Segue el presidente recibiendo numerosas cartas y telegramas de entidades y particulares ofreciéndose al Gobierno en estas circunstancias para colaborar con él en la obra de represión y pacificación.

El jefe del Gobierno ha recibido un atento oficio del presidente del Congreso de los Diputados, y firmado por el vicepresidente de la Cámara, Sr. López Ballesteros. En este oficio se le comunica al jefe del Gobierno la detención en Barcelona del diputado a Cortes don Marcelino Domingo. El presidente dijo que el Gobierno tenía conocimiento oficial de dicha detención por habérsela comunicado el digno capitán general de Cataluña, que fué el que ordenó aquélla en uso de las facultades y atribuciones que tiene, y de cuya detención, como de todos los actos de aquella autoridad militar se hace responsable al Gobierno, que sólo elogia tiene para el general Marina.

El capitán general de Cataluña telegrafía al Gobierno que el día de ayer transcurrió tranquilo en Barcelona, y solamente al anochecer hubo alguna agitación en el ensenche, donde la fuerza disolvió a los grupos, restableciendo la tranquilidad, que no ha vuelto a turbarse.

Terminó el presidente diciendo que se están incorporando a filas todos los que estaban disfrutando de licencia ilimitada.

Cuando se termine, el contingente actual se aumentará en 20.000 hombres.

Patriótico manifiesto de los maquinistas y fogoneros de la Compañía de M. Z. A.

«Al Gobierno de la Nación Española y al director general de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante.

Los maquinistas y fogoneros del Depósito de máquinas de Madrid, inspirados en el más alto patriotismo, conmovidos ante la magnitud de la catástrofe que suone para la Patria este movimiento antisocial y de franca rebelión que a sus ojos se desarrolla, libres de todo prejuicio, creyendo interpretar con su actitud el sentir del pueblo honrado, que no cree en su reivindicación con los procedimientos empleados ahora, persuadidos de que no son intereses ferroviarios los que se trata de defender, ensangrentando las ciudades y los pueblos con la sangre honrada del trabajador consciente, y protestando desde el fondo de sus corazones contra el horrendo atentado de Bilbao, en el que murieron, víctimas de su deber, compañeros suyos precipitados al abismo por una mano criminal, que jamás pudo ser ferroviaria, tienen el alto honor de transmitir al Gobierno de la Nación Española, por medio del señor director general, su manera de pensar y ver este movimiento, ofreciéndose, no a la Compañía, que a su lado está, sino a la Patria, a esta madre España, cuya prosperidad y engrandecimiento deseamos, y por cuyos altos designios laboramos con toda nuestra fe y todo nuestro entusiasmo.

Los maquinistas y fogoneros del Depósito de Madrid, Compañía M. Z. A.

Firmados: J. Garrido y Gómez, L. Benicent, T. Hernández, P. Pérez, P. Buendía, F. Guerrero, F. Villegas, R. Mejías, M. Romero, J. Peironcey, P. Gallego, Francisco Fernández, Eugenio Prado, Francisco Muñoz, H. Cid, M. Montero Prato, Juan Antonio Almedo, Pascual Peris Herrán, Crispín Alda, Lino Garijo, Felipe Casado, Jesús Zaragoza, Eliseo Rubio, Enrique Graclani, Julio Chumel, A. M. Guerrero, E. García, F. Villarejo, A. Serna, Faustino Linares, M. Romejaro, M. de Miguel, F. García, Juan José Crióls. (Siguen las firmas.)

Tranviarios condecorados.

Esta tarde, a las seis, se ha verificado en el Ministerio de la Gobernación, con gran solemnidad, el acto de recomensar a los 23 empleados de los tranvías víctimas de las agresiones de estos días.

El Sr. Sánchez Guerra hizo entrega a cada uno de una onza de oro y de las insignias de la cruz blanca del Mérito Militar. Anoche firmó el ministro de la Guerra las correspondientes Reales órdenes concediendo a los referidos cobradores y conductores las cruces del Mérito Militar.

El propio marqués de Estella entregó anoche al ministro de la Gobernación los títulos, al propio tiempo que las condecoraciones, regalo hecho por el Ejército a los abnegados empleados.

Centinela herido.—Dos detenidos.

Anoche un grupo de huelguistas agredió a tiros a un centinela en la estación del Norte, resultando herido en un dedo. El soldado hizo también fuego sobre el grupo, que se perdió en las sombras de la noche; pero la fuerza que salió a hacer un reconocimiento consiguió detener a dos individuos, ocupando a uno de ellos un revólver y seis cápsulas.

Policia honoraria.

De todas partes afluyen al ministerio de la Gobernación, tanto de provincias como de Madrid, ofrecimientos para formar parte de la Policía honoraria, en cuya organización se ocupa actualmente el Sr. Sánchez Guerra.

Las hay de todas las clases sociales, de entidades y particulares. A muchos cientos ascienden ya los nombres inscriptos. Entre ellos y al azar escogemos los siguientes: señor duque de Andría, Sr. Gómez Baquero, el diputado D. Alfonso Senra, D. José María Creus, el marqués de Benicarló, el conde de los Villares, marqués de Valdetuentes, los diputados Sres. Barber, Alesanco y Martínez Fresnedo, el Sr. Usúa y Cubas, hermano del marqués de Aldama; los Sres. Loygorri, Flores Estrada, Montero Vallejo y el vizconde de Arberoa.

El Juzgado especial.

A raíz de iniciarse el paro general, y conforme con las indicaciones del Gobierno, se re-

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Continúa el avance de los aliados.—Ocupan varias posiciones y capturan numerosos prisioneros y material de guerra.

París, 17.—En Bélgica, nuestro ataque ha proseguido con éxito durante toda la jornada. Nuestra Infantería, dominando al adversario, ha roto su resistencia al Oeste de Stelobek, y continuando al Este su progresión en unión de las tropas inglesas, se ha apoderado de todas las posiciones enemigas y de más de 300 prisioneros, sin contar numeroso material que no ha sido todavía recontado.

En la región de la cota 304, una de nuestras patrullas ha hecho algunos prisioneros. En Alsacia, dos golpes de mano intentados por los alemanes en Barenkopf y al Sur de Hartmannsvillerkopf han fracasado completamente.

Los alemanes han incendiado la catedral de San Quintín, que arde desde hace varias horas.

En Flandes se reanuda la ofensiva franco-inglesa.—Combates encarnizados.

Berlín, 17.—En Flandes ha comenzado la segunda gran batalla. El combate de artillería, que aumentó ayer, llegó esta mañana a convertirse en fuego granadeado. Entonces la infantería inglesa avanzó entre Bixchoote y Wytchaete, en una anchura de 18 kilómetros, avanzando a un nuevo ataque.

En el Artois los ingleses atacaron ya ayer por la mañana con cuatro divisiones canadienses entre Hulluch y Lens. Después de un intensísimo fuego penetraron en nuestra primera línea, intentando, por medio de refuerzos de tropas nuevas que llegaban continuamente, a profundizar la brecha a ambos lados de Loos. El objetivo de ataque era la aldea de Vendin-le-Vicil, situado cuatro kilómetros a espaldas de nuestro frente. Por medio de luchas violentas, que duraron todo el día, y por contraataques, nuestras tropas rechazaron al invasor hasta más allá de la tercera línea de nuestra primera posición. Ha sido mínima la ganancia de los ingleses.

A raíz de nuevos ataques, que se repitieron hasta once veces, el tenaz enemigo probó de nuevo su fortuna al anochecer. Las olas de asaltantes enemigos se estrellaron delante de nuestra línea de combate. Al Sur de Hulluch y al Oeste de Lens rechazamos al enemigo, que sufrió en todos los puntos del campo de batalla grandísimas bajas.

Cerca de San Quintín, los franceses desarrollaron por la tarde un fuego extremadamente vivo. Lograron, tirando unos 3.000 tiros contra el centro de la ciudad, incendiar la casa del cura. Desde allí el fuego se propagó a la catedral, que está ardiendo desde las ocho y media de la noche.

En la parte central del Camino de las Damas, después de haberse malogrado ya por la mañana un avance, se iniciaron al anochecer fuertes ataques franceses entre Cerny y la Granja de Hurtebise, en una anchura de unos cinco kilómetros.

Hasta la noche hubo combates de éxito alternativo. Quedamos enteramente en posesión de nuestras posiciones. El enemigo derramó mucha sangre en sus incursiones, que resultaron todas vanas. En el frente Norte de Verdun volvió a alcanzar por la mañana gran fuerza el combate de artillería.

Los ingleses progresan en varios puntos del frente.

Londres, 17.—Nuestras tropas atacaron esta mañana a lo largo del frente y al Este y Norte de Ypres.

La lucha prosiguió con violencia. Efectuamos progresos en todos los puntos, a pesar de la resistencia obstinada del enemigo.

Sobre el frente de batalla de Lens, tres nuevos contraataques dirigidos a nuestras nuevas posiciones al empezar la noche última fueron rechazados.

Las formaciones enemigas que se concentraban hacia Saint-Auguste fueron dispersadas por nuestra artillería.

Nuevos progresos de los aliados.—Ocupación de Langemarck.—Más de 2.700 prisioneros.

Londres, 17.—El ataque de las fuerzas aliadas en un frente de más de nueve millas al Norte de la carretera de Ypres a Manin ha continuado durante el día a pesar de la fuerte resistencia del enemigo.

Las tropas francesas avanzaron por ambos lados de la carretera de Zuysschoote a Dixmude arrojando. El enemigo de la lengua de tierra que se extiende entre el canal de Iser y el Murejvaart, capturando la cabeza de puente de Dreigraschten. En el centro, las fuerzas británicas se apoderaron de sus primeros objetivos, y continuando el avance entraron en la ciudad de Langemarck, después de un combate encarnizado. Sigieron avanzando hasta una media milla más, situándose en las trincheras enemigas, que constituían su objetivo final en la jornada.

A la derecha ha habido una lucha muy fuerte desde por la mañana, pugnando por la posesión del terreno elevado al Norte de la carretera de Menin. El enemigo ha contraatacado repentinamente con tropas muy numerosas, logrando por la tarde, y a costa de grandes pérdidas, que nuestras tropas retrocedieran en este área, perdiendo parte del terreno ganado durante la primera parte del día. Esta tarde, nuevos contraataques enemigos en las cercanías fueron contenidos por el fuego de la artillería.

El número de prisioneros cogidos por los aliados durante este ataque no puede calcularse aún con toda seguridad; pero pasa de 1.800, incluso 38 oficiales. También han sido capturados algunos cañones alemanes.

La lucha en el mar

Barcos echados a pique.

Berlín, 17.—En el mar Mediterráneo han sido hundidos gran número de vapores y veleros, con un tonelaje total de más de 50.000 toneladas. Entre los vapores hundidos figura un gran vapor cargado de municiones, con

rumbo a Port-Said, que al hacer blanco el torpedó voló por los aires con imponente detonación. Del vapor armado italiano «Exemplice» fué cogido un cañón de seis centímetros. Dos vapores de un convoy que se dirigía, al parecer, a Salónica fueron torpedeados. Un gran vapor que llevaba rumbo a Marsella fué torpedeado, sin que haya podido comprobarse su hundimiento.

INFORMACION DE GUERRA

Retiros.

Se concede el retiro al subintendente de primera clase D. Carlos García Agullar y al coronel de Caballería D. Manuel Palares Muñoz.

Destinos.

Mañana se publicarán propuestas de destinos de jefes y oficiales de Caballería y farmacéuticos.

Pasa a situación de reemplazo voluntario el oficial primero de Intendencia D. Marcelo Roldán.

Queda excedente el profesor segundo de equitación D. Francisco Ramírez.

Reserva gratuita.

Se resuelve que no es aplicable para los oficiales de la reserva gratuita la real licencia para contraer matrimonio.

Concursos.

Se anuncian concursos para cubrir una vacante de médico mayor profesor en la Academia Médico-Militar y otra de oficial segundo, ayudante de profesor, en la de Intendencia.

Cruces.

Se concede permuta de cruces de plata del Mérito Militar, por otra de primera clase, al segundo teniente de Infantería D. César Elvira.

Espectáculos para hoy

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.

CINE IDEAL.—Todos los días estrenos de interesantes películas. Desde las cuatro y media PARQUE IBERIA.—(Ronda de Atocha, 23) Cinematógrafo, bailes, y conciertos por una notable banda, todas las noches desde las nueve y media.

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

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

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

unió la Sala de gobierno de la Audiencia de Madrid, acordando nombrar juez especial para incoar los sumarios correspondientes a los delitos de este orden cometidos antes de resignar el mando las autoridades civiles.

Fuó designado el juez de Chamberí, D. José Soler Durón. Este magistrado, con el secretario D. Fulgencio Muzas, el oficial D. José Varela y el auxiliar D. José Arranz, comenzó las actuaciones inmediatamente, conforme iba recibiendo las diligencias formadas por la Policía.

Según nuestros informes, ya ha recibido el Juzgado declaración a todos los detenidos puestos a su disposición, que pasan de 100. Sobre la mayoría de ellos se ha dictado auto de procesamiento y prisión incondicional.

Los tipógrafos se separan de la Unión General de Trabajadores.

Ayer tarde se reunieron los tipógrafos de periódicos y los de obras, y después de breve liberación, y convencidos de que el movimiento, fracasado ya casi totalmente, había sido una maniobra política, en la que en definitiva no se pedía nada que mejorase a la clase obrera, acordaron nombrar un delegado por cada imprenta de periódico o particular para que ellos deliberasen sobre la base de volver inmediatamente al trabajo.

Se hizo así y a las siete en punto se reunieron en el café de Platerías dichos delegados, y éstos redactaron un documento en el que se comprometían los que lo firmasen a presentarse a trabajar anoche mismo y a votar, en cuanto fuese posible celebrar una reunión, la separación absoluta y total de la Sociedad de tipógrafos, de la Unión general de Trabajadores.

Este acuerdo de los delegados se comunicó seguidamente a los tipógrafos, y en menos de dos horas quedó firmado el documento mencionado.

Y anoche mismo, haciendo honor a sus firmas, se presentaron a trabajar y trabajaron los tipógrafos de los periódicos de la mañana

EN PROVINCIAS

En Barcelona.—Renace la tranquilidad.—Bando del general Marina.

Barcelona, 16.—Según los informes que llegan de la provincia, esta dominado el movimiento.

Los fabricantes de Sabadell han acordado cerrar las fábricas esta tarde.

Durante la refriega en aquel punto, las fuerzas de Vergara, auxiliares por la Artillería, reprimieron duramente el alboroto.

A cañonazos fueron destruidas cuatro casas, en las que se habían hecho fuertes los amotinados.

En Tarrasa también se ha restablecido por completo el orden, que también reina en la capital y en los pueblos agregados.

Las tropas no han evacuado aún los puntos estratégicos de la población, donde no se ha registrado el menor incidente durante las últimas veinticuatro horas.

Numerosos establecimientos abren sus puertas y el público empieza a poblar las calles.

Se efectúa con regularidad el servicio de trenes.

Al anochecer, y en vista de las repetidas agresiones a la fuerza pública, el capitán general ha publicado el siguiente bando:

«Don José Marina Vega, capitán general de la cuarta región. Hago saber: En vista de la insistencia con que se repiten las agresiones desde los terrados y balcones sobre las fuerzas encargadas de mantener el orden público, ordeno y mando:

Artículo 1.º Se considerarán reos de delito de rebelión militar, y castigados con la pena de muerte si merecieran el calificativo de jefes, y con reclusión perpetua o pena de muerte en otros casos, los que en cualquier forma hostilicen a la fuerza pública. Igualmente se consi-

derarán reos de delito de rebelión militar los individuos a quienes se ocupe armas, cuyo uso queda prohibido. Unos y otros serán juzgados en juicios sumarísimos o juicios ordinarios, según proceda.

Art. 2.º Todas las persianas de las ventanas y balcones estarán siempre levantadas y abiertas.

Art. 3.º Toda casa de donde parta una agresión será registrada, detenidos los individuos, hombres y mujeres, que se encuentren en ella, y cerrada seguidamente. Prevengo, además, a los jefes de zona que utilicen el cañón para demolerla en caso de resistencia»

Termina el bando expresando la creencia de que la cultura del pueblo evitará la adopción de estos medios.

Se ha llamado a filas a los individuos de los reemplazos de 1914 y 1915, incluso los soldados de cuota.

Los sucesos de Novelda, Villena y Elda.

Alicante, 17.—Los sucesos desarrollados anteayer en Villena y Elda ocurrieron en la forma siguiente, según relato que por correo se recibió hoy de Novelda:

El 14 por la mañana abandonaron el trabajo todos los obreros de Elda por acuerdo de la Directiva de la Sociedad obrera «La Emancipación».

Per la tarde se proclamó la ley marcial y en seguida comenzaron las detenciones de caracterizados individuos de «La Emancipación». También fué detenido el conocido comerciante D. Daniel Valero, supuesto instigador de la rebelión.

Hoy han llegado relatos de los sucesos de Elda, Sax y Villena, que añaden pocos detalles a las versiones oficiales ya conocidas.

El ambiente no es favorable a la huelga.—Concepciones.

Huelva, 17.—En las minas de Riotinto se cerraron todos los departamentos. El ambiente no es favorable a la huelga, y se dice que la mayoría de los obreros se contraría a ella y censura la actitud de la Compañía.

En Huelva no se trabaja en los talleres que tiene aquí la Compañía de Riotinto. Los obreros ejercen coacción en otros talleres, pero no consigieron su objeto.

Los tipógrafos huelgan por solidaridad con los obreros de Riotinto.

En el puerto se trabaja. La intención se considera fracasada.

Huelga conjurada.

Cádiz, 17.—Enterados de que para ayer a las doce de la noche se había acordado la huelga en la red de los Ferrocarriles Andaluces, el gobernador militar y el gobernador civil adoptaron precauciones, haciendo malograr los planes revolucionarios, saliendo a su hora todos los trenes correos para Madrid y hasta los cortos a Jerez y San Fernando. También salieron los trenes de mercancías y el tren obrero, que diariamente lleva 900 desde Puerto Real a la factoría de la Constructora Naval Española.

El «Diario de Cádiz».

Ha publicado hoy una hoja, compuesta por el personal administrativo y por su director, D. Federico Joly, que han hecho la labor de los tipógrafos. El gobernador civil ha ofrecido cuanto sea preciso para que mañana se publiquen periódicos.

También ha publicado hoy una hoja El Correo de Cádiz.

Los obreros de la factoría de Matagorda de la Constructora Naval, que son 2.000, fueron todos al trabajo.

La tranquilidad es absoluta y las autoridades son muy elogiadas por su previsión.

En Ferrol no falta nada.

El Ferrol, 17.—Nada falta en la población. El personal de los trenes de El Ferrol a Batanes continúa en sus puestos, sin secundar la huelga.

PAGINAS LITERARIAS

LUIS BRUN

El bien perdido

(CONTINUACIÓN)

Y cogiendo el envoltorio que había traído, le desató los nudos y de él sacó doblado un hermoso pañolón de Manila.

Luego, le abrió, le agitó en el aire, que recogió un fuerte perfume de alcanfor, y terso, magnífico, le puso ante los extáticos ojos de Coral, que deslumbrada, saltó de la «chaise longue» para admirarlo de cerca.

—¿Eh? Me parece que tiene lo suyo.

—¡Qué rico es!

—Rico y bueno; como que es de una que cuando podía se gastaba el primer dinero en estas cosas y siempre compraba de lo mejor.

Con admiración suprema miraba Coralito el hermoso pañuelo, de fondo blanco, con inmensas flores rojas, por entre las cuales asomaban sus caras marfileñas unos chinos vestidos con trajes azules, que hacían resaltar la espuma de los flecos, de más de una cuarta de largo, lo mejor de la rica prenda.

Luego, con religioso respeto, lo tomó en sus manos y se envolvió en él.

—¡Las primeras ganitas tenía yo de tener uno así!

—Pues para ti lo traigo.

—Es que no sé si Ramiro querrá... ¿vale mucho?

—Seis mil reales quiere su dueña, pero ya la he dicho que eso «pa el gato», que ya se contentará con cinco y si a mano viene con menos.

—No sé si Ramiro tendrá ahora...

—¿Quieres dinero? Vamos, no te hagas la pobrecita, que no te voy a pedir nada; el pañuelo es pa ti y san se acabó. Me pagas cuando quieras y como quieras, que no el pañuelo, sino todo lo que traigo aquí, te puedes quedar con ello sin necesidad de que me des un cuarto.

Coral envuelta en el pañuelo paseaba orgullosa, deteniéndose en los espejos y contemplándose complacida.

—¡No estoy mal, no estoy mal!

—¿Mal? La reina de lo flamenco, eso eres tú con el pañolón. Digo, que cuando te vea tu hombre se le va a caer la baba. Esta noche misma! lo debías de estrenar en la verbena.

—¿Verbena?

—Pero chica, ¿estás en el mundo? ¿No sabes que mañana es San Antonio y que esta noche es la primera verbena que Dios envía?

—¿Esta noche?... Pues mire usted, señora Antonia, si le voy a decir mi verdad, me alegraría ir... pero no puedo... Ramiro no viene algunas noches... y no le gustaría que le dijeran que yo me había ido por ahí. Si tuviera quien me acompañara...

—Yo mismita.

—¿De veras? Pues muy bien. Si Ramiro viene, voy con él, si no, con usted y así no se enfada...

¿Vendrá usted a las once?

—A las once: ni media palabra más.

Fiel a su promesa la corredora se presentó minutos después de la hora de la cita.

Coral la esperaba impaciente primorosa mente peinada, el pañuelo ceñido al arrogante cuerpo y calzada con coquetones zapatos blancos, espléndida de juventud y de hermosura.

Salieron en busca de un coche que las llevara a la verbena, pero hasta que encontraron uno de ruedas de goma no se decidieron por ninguno.

Un golfillo al verlas hacer señas al simón desahogado, gritó:

—¡Coherito, para!

Coral no pudo menos de reír: ¡cuántas veces había dicho la misma frase en aquellos tiempos en que con otras amigas tomaba por horas un simón a las altas horas de la noche!

Subieron las dos mujeres y se arrellanaron en sus asientos. La Antonia con autoritaria voz dijo:

—¡A la verbal!

El caballojo después de sentir la caricia de un latigazo, arrancó al trote corto, camino de la Florida.

La noche era serena y clara, de ambiente caluroso que ya por la estación del Norte al impregnarse con la humedad del río se hacía fresca y agradable.

El buen pueblo de Madrid, fiel a la tradición que todos los años le lleva a pasar unas horas a la vera del Manzanares, riendo y bailando satisfecho y feliz, iba en alegre caravana a celebrar la primera verbena del año, una de sus fiestas más amadas.

A un lado y otro del hermoso paseo de la Florida, miserables tenderetes ofrecían variadas mercancías perfumadas, con el aroma de las macetas que profusamente se prodigaban en diversos sitios; la

(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, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

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

LINEA DE FERNANDO POO

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

calas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de 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 y 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 COMPAÑIA 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 Prior, 1.020; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:

Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.

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

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.

Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

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

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc. ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furness); fábrica de aceros cañones y blindajes de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, 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 Graus» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Kater», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuseher» 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 12.500 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

DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA
Costanilla de Santiago, 6, 1.º

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

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

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

Pídase BOLETIN con detalles y visítase el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.
ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

LLOYD DE ESPAÑA

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

Capital social: Pts. 1.000,000

Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

Esta Sociedad establece cuentas en participación con todas las personas y entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece entre otras muchas ventajas, las siguientes:
A LOS ASSEGURADOS.—Facilidad para contratar los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.
Seguridad y rapidez en las liquidaciones de 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.

Victor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)

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

EL ATLAS

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

Domicilio social: Prim, 5, Madrid.
Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

Esta Compañía tiene constituido en la Caja general de Depósitos, para garantía de us 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 TRASATLANTICO DE Pinillos, Izquierdo y C.ª de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespes, Cetuán, 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, Gerente de la Compañía, San Agustín, 2.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

YOST

No tiene cinta.

Casa central: Calle de l Barquillo, núm. 4.- Madrid

Comparad la escritura de la maquina

YOST

con todas las demás.