

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Año XLIX

Redacción y Administración: Peligros, 3, onto. dcha.-tel. 2.031.

Madrid, Sábado 18 de Agosto de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.912.

Necesidad apremiante de normalizar la situación del tráfico marítimo nacional

En una reunión magna celebrada estos días pasados en Las Palmas de Gran Canaria se ha dispuesto por los elementos productores, industriales y mercantiles, que una Comisión venga a Madrid para realizar gestiones que permitan pueda mejorarse la grave crisis económica que allí está adquiriendo cada vez mayor consistencia.

La agricultura de aquella región privilegiada se encuentra en estado ruinoso; no hay modo ni forma de dar salida a los frutos de aquel hermoso suelo; el porvenir que se desenvuelve para tan importante rama de la producción canaria es incierto.

Todos los remedios que se invocan para que cese tan angustioso estado giran en torno al magno problema de los transportes, a las dificultades del tráfico; y como aquella región constituye una isla, dicho se está que el remedio principal es la falta de elementos para que el comercio marítimo se verifique en buenas condiciones.

La indicada Comisión trata de recabar una subvención o anticipo para que los vapores lleven frutos de aquella tierra a Inglaterra o a Francia. El movimiento de barcos, que en circunstancias normales tiene allí expresión numérica muy importante, es ahora completamente nulo. También trata de lograrse que todos los vapores de las líneas que la Compañía Transatlántica tiene establecidas con Nueva York hagan escala en Las Palmas para que carguen allí tomates y otros frutos que constituyen para aquella región ingresos importantísimos, y puedan dejar a su regreso de Nueva York mercancías norteamericanas.

Siempre la irregularidad del tráfico marítimo. Las otras mejoras que trae apuntadas en su lista la indicada Comisión se refieren todas a los fletamientos: a obtener facilidades en los transportes; en suma, a restablecer el movimiento de barcos mercantes, sin el cual el hermoso archipiélago canario no puede existir comercialmente. La acostumbrada argumentación en pro de la navegación libre resulta completamente ociosa. Los hechos la reclaman y la invocan; pero ¿de qué sirve eso? Si la realidad abrumadora está invocando y reclaman también que no hay movimiento marítimo porque no hay barcos?

En la Gran Canaria hay importantes astilleros y factorías de construcción naval, que están nacionalizadas. Recuérdese que no hace muchos meses el submarino de nuestra flota de guerra adquirido en los Estados Unidos; y que experimentó averías durante su navegación hacia España, las pudo remediar allí en Las Palmas, y continuar su viaje a la Península con sus propios medios.

Hay, pues, allí, elementos industriales de mucha importancia para la construcción y reparación de buques, de guerra y mercantes; lo que no hay son barcos para el transporte; lo que tampoco hay es medios de restablecer el tráfico marítimo de las islas Canarias con el resto del mundo; y por eso aquel archipiélago, que es un imperio de espléndida producción, atraviesa una grave crisis que pone en situación sumamente difícil el desenvolvimiento industrial, comercial y productor de aquella región privilegiada.

Es verdaderamente triste que en el orden de los transportes por mar no haya modo ni forma de remediar esa situación tan apurada. Valdría la pena por el estado próspero de aquella perla española, de que el movimiento de barcos estuviese al abrigo de imprevisiones, de deficiencias y desapariciones. No hay barcos mercantes que sirvan esos transportes; tampoco hay manera, si pudiese existir una flota comercial exclusivamente creada para satisfacer las necesidades del comercio marítimo canario, de que la navegación a que diese lugar pudiera salvar las inmensas dificultades creadas a su libre desenvolvimiento por las circunstancias de la guerra; pues ello exigiría elementos de vigilancia marítima de que no se puede disponer, o sistemas de proteger la navegación mercantil por medio de convoyes que no habría modo de organizar.

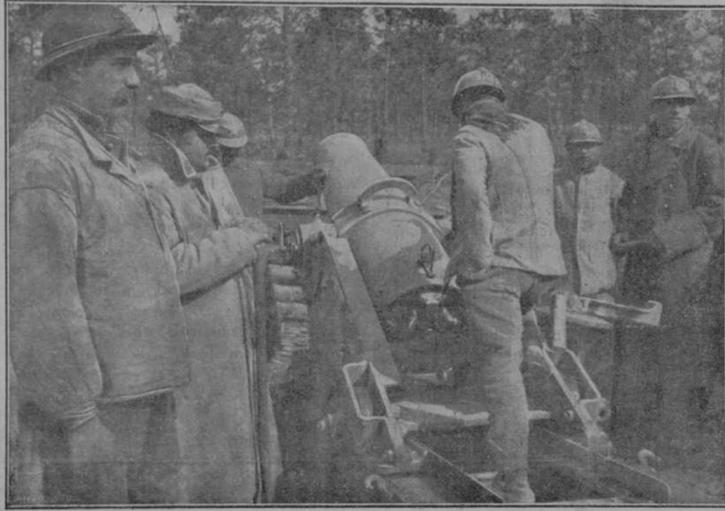
Lo que sí hay, lo que sí existe es la necesidad inmediata que no se puede satisfacer; lo que sí se padece es de falta de tráfico, de falta de barcos, de protección a esas expediciones; en una palabra, lo que se está padeciendo es de imprevisiones antiguas que ahora tienen resultados lamentables. Sin esas imprevisiones

habría elementos suficientes para remediar tan trascendentales defectos; tendríamos suficiente Marina mercante; suficiente Marina de guerra para que la vida comercial y el tráfico marítimo del archipiélago canario pudieran desarrollarse ampliamente, libremente, fuertemente, íntegramente...; pero no hay nada de eso; sólo existe una necesidad vital que no se puede satisfacer.

LA MARINA MERCANTE FRANCESA

Le Temps publica el siguiente interesante artículo:

«El reciente debate sobre la Marina mercante ha dado ocasión a Mr. Monzie, subsecretario de Estado de transportes marítimos y de la Marina mercante, para exponer ante la Cámara nuestra situación marítima. Nosotros sufrimos actualmente un verdadero bloqueo terrestre. Antes de la guerra, nosotros importábamos anualmente 18 millones de toneladas de mercancías como término medio por las



ARTILLERÍA FRANCESA.—CAÑÓN DE 220 MM

vías de tierra; en 1916, la casi totalidad de las importaciones nos llegaban por mar.

Como nuestra producción nacional no puede de ella sola ser suficiente ni ante las inmensas necesidades nacidas de la guerra, ni ante el abastecimiento del país, el ministro ha podido decir, con razón, que esto no es solamente el porvenir, sino la vida de Francia, lo que se juega sobre el mar.

Las necesidades actuales de importación solo de los servicios públicos, son de toneladas 4.075.000 por mes. ¿Cuál es el tonelaje necesario para asegurar el transporte? La duración media de los viajes, comprendida la carga y descarga, las reparaciones y las pérdidas de tiempo debidas a las deficiencias de los puertos, pasa de mes y medio. Si, además, se tienen en cuenta los pesos muertos, tal como los ánchales y otras cosas, que absorben alrededor de un 20 por 100 de tonelaje, se llega al resultado de que para importar 4.075.000 toneladas mensuales hace falta una flota de cerca de 8.500.000 toneladas. Ahora bien, de lo que disponemos actualmente no llega más que a 4.107.000; es, por tanto, inferior a más de la mitad de lo que requieren nuestras necesidades.

El pabellón francés no entra más que en el 38 por 100 en el total de esta flota; esto no asegura, pues, apenas, más que una sexta parte de las importaciones estrictamente necesarias para nuestro aprovisionamiento. Existe un estado de cosas y sería en vano disimular la gravedad, tanto en lo que concierne al punto de vista inmediato de nuestro abastecimiento durante la guerra, como bajo el de nuestro porvenir económico; si no lo remediamos a tiempo, estaremos, en el día de la paz, a merced de las flotas extranjeras.

No hace falta disimular que el esfuerzo que se necesita tiene que ser inmenso. La rebaja en la actividad de los astilleros, que la mayor parte están afectos, desde el principio de las hostilidades, a las fabricaciones de guerra, la exigirá el tiempo. Es cierto, por otra parte, que las nuevas construcciones no resolverán la crisis actual del tonelaje. En los cuatro años que precedieron a la guerra, cuando no luchábamos con las dificultades actuales, el término medio de nuestras construcciones era de 116.000 toneladas. Aho a bien, esta cifra, que será difícil alcanzar mientras dure la guerra, es muy pequeña al lado del formidable déficit de tonelaje que hemos comprobado.»

DIARIO DE LA MARINA
Redacción y Administración:
Peligros, 3, onto

DISPOSICIÓN IMPORTANTE Certificaciones de defunción

Por el ministerio de Marina se ha dado traslado al contralmirante jefe de servicios auxiliares de la siguiente Real orden del ministerio de Gracia y Justicia:

«Ilustrísimo señor: Vistas las peticiones elevadas a este ministerio, en solicitud de que se expidieran certificados de la defunción de pasajeros y tripulantes del vapor «Príncipe de Asturias», que naufragó en las costas del Brasil el 5 de Mayo de 1916:

Vistos los artículos 4.º, núm. 3.º, 20, 79, 82, 83 y 91 de la ley del Registro civil; párrafo último del 64 de su reglamento; 9 y 11 del decreto de 1.º de Mayo de 1873, y Real orden de 28 de Septiembre de 1900:

Considerando que el naufragio ocurrió en aguas del Brasil, y, por tanto, que solamente el Consulado de la nación a cuyo distrito correspondiera el lugar de la costa en que ocurriera aquél, puede practicar las inscripciones de de

españolas que instruyan el sumario pueden y deben, bien de oficio, bien a instancia de parte, remitir a los jueces municipales de los domicilios de las víctimas los testimonios necesarios para la práctica de las inscripciones provisionales respectivas; lo cual no obsta para que los cónsules, en su caso, practiquen en su Registro civil estos asientos provisionales, cuando de las diligencias practicadas por las autoridades extranjeras y cuya copia obtuvieron con arreglo al citado art. 11 del Real decreto de 1873, resulte claramente la desaparición de un tripulante o pasajero español en el naufragio de un buque nacional o extranjero, en aguas de la jurisdicción consular y sin hallazgo e identificación del cadáver; y

3.º Que respecto a aquellos españoles cuyos domicilios no consten, y procedido según lo preceptuado en el núm. 9.º del art. 2.º de la ley de Registro civil, los cónsules o las autoridades de Marina, en sus respectivos casos, deberán remitir a esta Dirección: los primeros, el certificado del asiento de su Registro civil, y las segundas, testimonio de las diligencias correspondientes.

El problema de los vapores costeros

La navegación costera está llamada en nuestro país a mayor desenvolvimiento de lo que generalmente se cree, pues ha muchos capitalistas e industriales que no se han enterado todavía de que la vía marítima es la mejor y más barata que puede suplir la falta de caminos carreteros y ferrocarriles secundarios en regiones donde la producción y el comercio necesitan, por su gran desarrollo, facilidad de transportes.

Frecuentemente se indica en la Prensa que muchas zonas mineras de abundante riqueza no pueden explotarse intensamente, porque el transporte difícil del mineral hasta los centros de contratación o puertos de embarque encarece de tal modo la mercancía que no compensa los gastos de extracción a más de que no puede competir con primeras materias, tales como el carbón o ciertas especies minerales extranjeras, ni en calidad ni en precio.

Muchas cuestiones de estas están en estudio; pero como éste implica un proceso lento, no puede esperar la industria nacional tantas dilaciones, y demanda con urgencia la más pronta habilitación de comunicaciones rápidas que determinen fáciles transportes.

Pero mientras tanto, ¿por qué esperar con los brazos cruzados? En la mayor parte de los casos la vía marítima puede suplir perfectamente esas deficiencias; y el mayor inconveniente que puede originar su empleo dimana de la escasez de vapores costeros, o sea de material flotante en buenas condiciones para el tráfico del litoral.

La evolución del cabotaje de vela al de vapor se está activando mucho, pero todavía es lenta; pero ocurre que, considerando el transporte marítimo como supletorio del ferroviario de segunda, puede adquirir gran desarrollo para el incremento de las industrias parciales. ¿Quién duda que la construcción de un vapor costero es infinitamente más barata que la de un ferrocarril secundario? Y si al Estado se le ocurriese la buena idea de subvencionar la construcción de vapores costeros de 2.000, 3.000 y 4.000 toneladas, del propio modo que se dispone a subvencionar la construcción de los ferrocarriles secundarios, ¿no se obtendrían resultados tan maravillosos como espléndidos para la industria minera y la marítima?

Esto es obvio. La construcción de vapores costeros resolvería problemas varios de gran porvenir para la vida económica de la nación y para el porvenir de muchas industrias. Al presente, muchas zonas costeras satisfacen a duras penas sus necesidades marítimas con un material flotante anticuado y de vela, que es insuficiente para el tráfico de pequeño cabotaje. Si ese material, en su mayor parte inútil por viejo, fuera sustituyéndose por barcos de vapor de tonelaje medio, el problema de los transportes de una región productora a otra de consumo se simplificaría extraordinariamente.

Los pequeños y medianos barcos de vapor tienen más fácil acceso a los pequeños puertos y ensenadas naturales que existen en muchas zonas litorales que están próximas a las regiones mineras, las cuales relativamente están muy distantes por la falta de ferrocarriles secundarios, de los grandes puertos comerciales. Pues en esos casos, el vapor costero resuelve o aminora considerablemente la dificultad, porque en último extremo, sin ferrocarril secundario, con muy rudimentarios transportes a

lomo o en carreta, se puede salvar la escasa distancia que media entre la zona minera y el puerto pequeño natural, donde no tienen acceso los grandes vapores de carga; pero a los cuales pueden llegar los vapores costeros de mediano tonelaje, que después transportan el mineral o la mercancía a los grandes puertos comerciales para cargar en los grandes barcos de transporte.

En un litoral tan extenso como el de España, que comprende tanta variedad de zonas productoras, existen muchos puertecitos naturales y ensenadas de fácil acceso; en cambio, los grandes puertos están lejanos unos de otros y con los vapores costeros pudiera establecerse un enlace lógico de transportes que daría enormes rendimientos, y, sobre todo, que contribuiría grandemente a desarrollar y abaratar la industria de extracción minera y la de construcción de esos vapores costeros.

Cuanto tienda a facilitar el comercio entre pequeños y grandes puertos nacionales redundan en provecho de la industria y del tráfico; y en tal concepto los vapores costeros de pequeño y mediano tonelaje constituyen un instrumento de tanta importancia, que puede dar origen a colosal desenvolvimiento de la riqueza natural del suelo español, hoy bastante abandonada, cuando por sí sola representa in calculables beneficios.

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

Un desastre naval yanqui.—32.000 soldados ahogados.

En La Constancia, de San Sebastián, aparecen las siguientes líneas:

«Circular con mucha insistencia la noticia de que hace unos días ha ocurrido una verdadera catástrofe a los yanquis en el Atlántico. Se dice que, procedentes de Nueva York, venían a Francia seis grandes transportes, conduciendo 40.000 hombres.

Se entabló una encarnizada lucha con varios submarinos alemanes, y, a pesar de la ayuda de los barcos de guerra que los custodiaban, fueron hundidos varios transportes.

Se agrega que perecieron 32.000 soldados norteamericanos.»

Buques hundidos.

Berlín, 18.—De nuevo han sido hundidos por los submarinos alemanes cierto número de buques, entre ellos el vapor inglés armado «Port Curtis», con 9.000 toneladas de trigo, que fué echado a pique en una lucha de artillería de dos horas; además un vapor tanque armado, hundido, de un convoy, juntamente con otro vapor, así como un vapor armado desconocido, que iba en convoy con otro, llevando, al parecer, cargamento de petróleo. Uno de los vapores hundidos conducía carbón.

Combate reñido.

Berlín, 18.—En el mar del Norte tuvo un encuentro el día 16 una patrulla de seguridad alemana, en el límite de la zona prohibida inglesa, con cruceros destroyers enemigos, a los que atacó. El enemigo, que era bastante superior en número, viró ante el certero fuego alemán, rehuyendo la lucha a toda prisa.

Estadística italiana.

Roma, 18.—El movimiento de navíos de todas las nacionalidades en los puertos italianos durante la semana terminada el día de Agosto ha sido el siguiente:

Entradas: 550, y salidas, 509, excepción hecha de los barcos pesqueros y de pequeño cabotaje.

Las pérdidas de navíos italianos en todos los mares se han elevado a seis vapores y cinco veleros, uno de los cuales únicamente desplazaba más de cien toneladas.»

Nuevo subsecretario del Bloqueo.

París, 18.—El Consejo de ministros, reunido en el Elíseo, bajo la presidencia de M. Poincaré, ha nombrado subsecretario del Bloqueo al subsecretario de Hacienda, M. Metin, en sustitución de M. Enys Cochin.

Los buques hospitalarios.

Londres 17.—En la Cámara de los Comunes, y contestando a una pregunta, lord Cecil, declaró que a fin de que no pueda dudarse del uso que se hace de los buques hospitalarios, el Gobierno inglés acepta que dichos buques tomen a su bordo a los comisarios neutrales nombrados por el Gobierno español, y cree saber que el Gobierno francés se adhirió también a la idea.

Se espera poner así definitivamente a estos buques al abrigo de los ataques enemigos, aunque ninguna seguridad definitiva haya sido dada por los alemanes en esta cuestión.

LA HUELGA REVOLUCIONARIA

HACIA LA NORMALIDAD

Tranquilidad absoluta.

En todo Madrid no se produjo ninguno de los incidentes de los días pasados, ni aun en las barriadas que han sido foco de los desórdenes últimos...

En los Cuatro Caminos, la concurrencia fué grande, y volvieron a instalarse los puestos de modestos industriales que en la glorieta y en la calle de Bravo Murillo acostumbraban a colocarse.

No hubo choque alguno entre los huelguistas y mantenedores del orden. Bien es cierto que los primeros apenas si circularon por las calles...

En la mayoría de las tahonas entró ya a trabajar el personal.

Algunos contratistas de obras que se resistieron a admitir de nuevo en las mismas a los obreros huelguistas, fueron llamados por el director general de Seguridad para que admitieran en ellas a los obreros que vuelven a la labor.

Los tipógrafos también acudieron a las imprentas, tanto de periódicos como particulares, en virtud de los acuerdos que tuvieron en la noche de ayer para reanudar su actividad...

Policias honorarios.

Continúan inscribiéndose en la Dirección de Seguridad, como policías honorarios, numerosas personas de distinguida categoría social.

Entre las figuras: el secretario de la Reina madre, D. Rafael Gordón; el marqués del Bosch, el conde de la Maza, el conde de Montefuerte, D. Luis Latorre del Castillo, procurador; el Sr. Muñoz Torroba, letrado; don Luis Usera Bugallal, abogado; D. José Sánchez, D. Eduardo Novales, jefe de Hacienda; D. Balderamo de los Santos y D. Eduardo García Carrera, abogados; el maestro de armas señor Aparicio, D. José Agulló, secretario particular del ministro de Estado, y el Sr. Moreno y Gil de Borja, director de La Ilustración Española y Americana.

Tranquilidad en la Cárcel Modelo.

Ha quedado totalmente restablecida la normalidad en la Cárcel Modelo. Sin embargo, se mantienen las precauciones ante el temor de que pudieran reproducirse los desórdenes.

Fuerzas del Ejército, al mando de un teniente, siguen encargados de la vigilancia en el interior del establecimiento, y un escuadrón de Caballería patrulla por los alrededores.

Durante el día de ayer desfilaron por la prisión celular más de 800 mujeres, que llevaban alimentos a los presos de pago, de medio pago, del correccional y de la enfermería que fueron detenidos durante los sucesos.

A los que se hallan en prisión preventiva no se les ha podido abrir la correspondencia todavía, a pesar de que es muy copiosa la recibida de los parientes de Santeña, Figueras y San Miguel de los Reyes, en los cuales también han ocurrido algunos incidentes.

El personal de la Cárcel y su director, el Sr. Ropérez, son unánimemente elogiados por su comportamiento durante el desarrollo de los sucesos. Todos llevaron tres días y tres noches en sus puestos sin haber podido descansar un solo instante.

Los vigilantes heridos se encuentran en sus domicilios y tienden a mejorar. De los penados, los graves están en la enfermería, y a los leves se les cura en sus celdas.

En provincias

BARCELONA

Vuelta a la normalidad. Los servicios ferroviarios. Barcelona, 18.—La noche transcurrió con tranquilidad, que no se ha alterado hasta la hora en que telegráfico. Los sucesos escuieros concurren y los puestos bastante provistos, notándose la presencia de payeses que visitaron de los pueblos cercanos con frutas y hortalizas.

Circulan bastantes carros de industrias, y el comercio comenzó a abrir. En la estación del Norte se efectuó el servicio con la misma regularidad que en días anteriores. Igual ocurre en la estación de Francia perteneciente a la Compañía Madrid, Zaragoza y Alicante.

La carga y descarga de mercancías adquiere mayor actividad y se aumentan los convoyes de mercancías. Llegó a las ocho y cuarto de la mañana un tren ganadero, procedente de Galicia, con un vagón de ganado vacuno y cuatro de lanar.

Los sucesos de Sabadell. Barcelona, 18.—Con referencia a los sucesos de Sabadell se dice que se hicieron 14 disparos de cañón, y resultaron cuatro casas destruidas, 22 muertos, entre ellos siete soldados, multitud de heridos y 50 presos. Hoy se celebró juicio sumarísimo contra algunos de los detenidos. Se ignora el fallo.

ALICANTE

Diligencias judiciales.—Tranquilidad. Alicante, 18.—La autoridad militar incoa hasta ahora cuatro sumarios: uno, contra los

que volcaron los tranvías; otra, contra los pañadores que ejercieron coacciones; otra, contra los detenidos de Sax, y otra, contra los detenidos de Elda.

Se trabaja en más fábricas y talleres que ayer, y en el puerto realizan la faena de carga y descarga de sus vapores el personal de a bordo y esquiros es.

Hay tranquilidad en la población, aunque continúan las precauciones. Las noticias oficiales acusan orden perfecto en toda la provincia. Han ingresado en esta cárcel, a disposición de la autoridad militar, 11 mujeres que tomaron parte en los sucesos de Villena, Sax y Elda. La menor tiene diez y ocho años y la mayor sesenta. Parece que se las acusa de haber excitado a los huelguistas y de ir al frente de los grupos con banderas y cartelos.

EN EL FERROL

Detenciones.—Los obreros del Arsenal. El Ferrol, 18.—Han sido encarceladas conocidas personas de Juba y Neua, cuatro de ellas pertenecientes a la Junta de la huelga. El gobernador pidió los nombres de las Juntas de las sociedades de resistencia, se supone que para incluir las sumarias por declaración ilegal de la huelga.

Se espera que el próximo lunes quedará resuelto el conflicto. Hoy reanudaron el trabajo los obreros del arsenal que pertenecen a la Maestranza del Estado, pues en caso contrario perderían sus derechos.

Todavía no se publica los periódicos. EN TORTOSA Ferrovieros que vuelven al trabajo. Tortosa, 18.—Ayerche estallaron dos petardos que alarmaron al vecindario. El primer artefacto causó algunos desperfectos en una tienda de mercadería.

Por la mañana fueron encontrados en una cesta otros varios petardos sin estallar. La población ha recobrado su aspecto normal. Siguen presentándose obreros ferroviarios huelguistas, que son admitidos condicionalmente.

EN BILBAO

Un bando militar.—Reunión de la Cámara de Comercio. Bilbao, 18.—Una compañía del regimiento de Garelano recorrió las calles publicando y fijando el siguiente bando: «El gobernador militar se halla dispuesto a reprimir con el mayor rigor movimientos revolucionarios como el provocado ayer por un reducido grupo de revoltosos con el propósito de paralizar la vida normal de la ciudad, dando ocasión a haber víctimas inocentes, precisamente cuando todos los hombres honrados se felicitaban por considerar restablecido el principio de autoridad.

Ordeno y mando: Primero. Todo el que haga armas contra las fuerzas del Ejército, o por cualquier medio trate de sostener el estado de perturbación, será juzgado en juicio sumarísimo y ejecutado en sentencia inmediata.

Segundo. Se pone en conocimiento del vecindario que desde las siete de la tarde se hará fuego sin previo aviso contra todos los que realicen agresiones o hagan resistencia, o den gritos subversivos, o vayan en grupos de más de dos personas.

Tercero. Toda huelga planteada, aun las anunciadas antes de la declaración del estado de sitio, se las considerará ilegales y revolucionarias, y a sus efectos, se invita a todos los hombres honrados de todas las clases sociales que sin cobardía presten su cooperación al más pronto restablecimiento de la normalidad.

En la Cámara de Comercio se celebró una importantísima reunión a la que asistieron todas las fuerzas vivas de la ciudad. Terminada la asamblea se trasladaron en automóviles al Gobierno militar tres representantes de la Banca y del Círculo Mercantil y de la alta y pequeña industria, cumplimentando al general Sousa, a cuya disposición se pusieron incondicionalmente.

El gobernador militar, que recibió esta muestra de adhesión, fué informado por los comisionados de que el diputado republicano Sr. Echevarrieta se hallaba adherido al acto, no habiendo asistido porque, debido a ciertas discrepancias, hubo de dimitir la presidencia de la Cámara.

También han sido puestos a disposición de la autoridad militar numerosos automóviles. CADIZ Incorporación a filas.—Vuelta al trabajo. Cádiz, 18.—Ha quedado resuelta la huelga de tipógrafos, y se publican todos los periódicos.

Salieron y entraron los trenes de viajeros con regularidad, y varios de mercancías. Los reclutas llamados a filas se incorporan sin incidentes a sus regimientos.

Algunos hicieron el viaje a pie desde pueblos lejanos, lo que prueba su disciplina y patriotismo. El gobernador civil ha recibido telegramas notificándole que se van presentando bastantes obreros de los declarados en huelga de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, y que tienden a normalizarse los servicios.

RIOTINTO

Agresión a la tropa.—Muertos y heridos. Sevilla, 18.—El capitán general manifestó hoy a los periodistas que se han registrado varias colisiones entre la tropa y los huelguistas

en Nerva y Campillo, de la cuenca minera de Riotinto. Los revoltosos agredieron gritando a la tropa y a la Guardia civil, y la fuerza se vio obligada a contenerlos, resultando en la contienda varios muertos y heridos graves.

Se ha restablecido el orden. De Sevilla se enviaron más fuerzas. PONTEVEDRA La vuelta al trabajo.—Tranquilidad. Vigo, 18.—Se trabaja en el muelle y en los talleres.

Los periódicos reanudan su publicación. La marinería del acorazado «España» torna con las fuerzas de infantería en el mantenimiento del orden público.

El comercio sigue sin cerrar sus puertas. Circulan los coches y tranvías, sin que se registren incidentes de ninguna clase.

Españoles fallecidos EN EL EXTRANJERO

El cónsul de España en Pau participa al ministerio de Estado el fallecimiento del súbdito español Antonio Lartigue, hijo de Juan Lartigue y de Genevieve Mourtigue, viudo de Ana Bombu, fallecido el 24 de Noviembre de 1912, ocurrido en Tastat (Alos Pirineos) el 8 de Mayo último.

Y el cónsul de España en Cardiff el de José Cajide de veintidós años de edad, natural de Serantes (España), fallecido en aquella ciudad el 24 de Abril último.

ACTO SOLEMNE

IMPOSICION DE CRUCES

En el acto de imponer las cruces del Mérito Militar a los tranvías que los pasados días se han distinguido en el cumplimiento de su deber, el ministro de la Gobernación pronunció un elocuente discurso, del que entresacamos los párrafos siguientes:

«En la vida moderna, la comunicación de barrio a barrio en las grandes urbes es algo semejante a la circulación de la sangre en el cuerpo humano, algo que imparta tanto como el mismo abastecimiento de las ciudades. Por eso los revolucionarios se ocuparon con gran ahínco de impedir la circulación de los tranvías.

Por eso el Gobierno mostró desde el primer instante gran empeño en centrar ese propósito sedicioso y hacer que los tranvías circularan. Pero yo tengo que decir que el empeño del Gobierno acaso no hubiera prevalecido sin los actos reiterados de civismo, sin aquella noble serenidad con que estos modestos hijos del pueblo, que visten el uniforme siempre honroso, de hoy más por sus actos enaltecido, de empleados de los tranvías, arrostraron impasibles, no tan sólo aquellas amenazas y aquellas violencias que acreditan el valor personal en quien las arrostra, sino algo anterior y superior a ese valor mismo, que es la resistencia a la sugestión del compañero, a las acusaciones pérdidas, a las predicaciones de los falsos apóstoles, a la súplica cariñosa de la madre, de la hija o de la hermana, temerosa del peligro que podían correr en la calle.

«¡Revolucionarios! ¡Revolucionarios! ¿Con qué finalidad? ¿Con qué programa? Yo no lo conozco; a menos que hayamos de hacer el acto de justicia de tomar como programa, ya que el árbol se conoce por sus frutos, aquel vil descarrilamiento de Bilbao, los atentados con cartuchos de dinamita de Lugo y Villena, el asesinato cobarde del guardia de Orde público Ors, en Barcelona; la muerte dada traicionadamente y a mansalva al desgraciado capitán Fernández Pablos; la colaboración de los peados a los actos de vileza, tan contrarios a la hidalguía del pueblo español, de tomar como vanguardia y escudo de sus fechorías a las mujeres y los niños. (Muy bien, muy bien.)

«Esos no son revolucionarios. Esos no pueden ser revolucionarios, y españoles mucho menos. (Aprobación.)

«Nos pasamos el siglo XIX, desgraciadamente para los grandes intereses nacionales, entregados constantemente al motín y a la revolución. Y yo recuerdo, por ejemplo, que en una de las más famosas asonadas, cuando en la plaza de Antón Martín era más viva la lucha y más nutrido el tropel, acertaron los combatientes a ver cómo en una de las esquinas intentaba cruzar la calle una garbosa menestrala, a quien aquella función guerrera impedía llegar a su domicilio, e instantáneamente, de común acuerdo, cesaron el fuego, y pasó por entre los combatientes de uno y otro bando aquella pobre mujer, sin recibir otra granizada que la del pipaseo propio del ecsticismo madrileño. (Muy bien.) ¿Por qué? Por que aquellos que sabían arriesgar su vida supieron también respetar la debilidad del sexo a quien Dios ha querido otorgar el privilegio augusto de la maternidad, como manantial perenne de vida y amor. (Muy bien.)

«El Gobierno tiene que decir que estuvo desde el primer instante advertido de la gravedad, de la irracionalidad e intensidad del movimiento y que se dispuso a cumplir, y entiendo que ha cumplido (pero de eso la opinión juzgará), sus deberes todos, procurando conciliar, creyendo que lo ha logrado, la emergencia que su deber le imponía con la prudencia

propia del puesto en que, sin solicitarlo ciertamente, nos encontramos el oleaje.

El Gobierno, para defender los grandes intereses sociales que tiene a su cargo, ha contado con la disciplina, el entusiasmo, la adhesión al cumplimiento de sus arduos deberes en la fuerza pública, de los Institutos armados; ha encontrado la firmeza y previsión de los jefes, el entusiasmo, la lealtad y el ardor juvenil de la brillante oficialidad y la disciplina del soldado, que, como de raza española, no ha podido malearse, ni envenenarse, ni fiacionar su espíritu la predicación malvada que se ha hecho contra la disciplina, que era tanto como hacerla contra la Patria.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Los ingleses avanzan en Lens.—En combates aéreos los alemanes pierden 27 aparatos y los ingleses 72.

Los rusos, 18.—En el frente de batalla de Ypres nuestros aliados han mejorado ligeramente sus posiciones hacia Steenok y han hecho unos prisioneros. En todos los demás sitios la situación no ha cambiado. No ha habido ningún intento de contraataque enemigo.

El total de los aviones cogidos por los aliados se eleva a 124, entre ellos varios pesados. En el frente de batalla de Lens hemos conseguido las posiciones conquistadas ayer tarde, y efectuamos nuevo avance en el Oeste de Lens. La cifra de prisioneros hechos en ese sector desde el principio de nuestro ataque alcanza actualmente a 1.120, de ellos, 25 oficiales.

Un golpe de mano ejecutado con éxito la noche última al Este de Vermelles nos ha permitido alcanzar la línea de sostenida enemiga y causar numerosas pérdidas a los ocupantes. La aviación demostró ayer gran actividad, y la lucha fué muy viva. A consecuencia del violento viento Oeste, nuestros aparatos, sin gobierno, tenían que salvar grandes dificultades y volver a sus bases; sin embargo, nuestros pilotos conservaron grandísima superioridad en los combates y realizaron su trabajo con éxito, a pesar de los esfuerzos reiterados de la aviación alemana para dificultar su acción. Salieron antes de amanecer y han trabajado sin interrupción todo el día.

Los aeródromos alemanes fueron atacados con ametralladoras a unos 20 pies de altura. Arrojaron los nuestros seis toneladas y media de proyectiles sobre los campos de aviación, estaciones y acantonamientos enemigos. Otros aparatos permanecieron en estrecha unión con nuestra infantería durante el ataque, inquebrantando a la infantería y a la artillería alemanas con el fuego de sus ametralladoras, y dirigen los disparos de nuestra artillería contra las concentraciones de tropas enemigas.

En los combates aéreos derribamos 15 aparatos alemanes y otros 11 tuvieron que aterrizar con averías. También abatimos un globo cautivo que cayó incendiado. De los nuestros faltan 11 aparatos.

Los franceses consolidan sus conquistas.—Nuevo bombardeo de Reims. París, 18.—Nuestras tropas se organizaron en el terreno conquistado al Norte y al Este de Bixchoote, desde Drie Grachten, que está en nuestro poder, hasta el río Broenbek.

Hemos acabado de reducir en algunos islotes la resistencia enemiga y aumentado la cifra de nuestros prisioneros, que pasa actualmente de 400.

Además hemos capturado 15 cañones y gran número de ametralladoras. El enemigo ha arrojado sobre Reims 250 bombas, causando dos víctimas entre la población civil.

Dos aviones alemanes han sido derribados por el tiro de nuestros cañones especiales. Segundo día de la batalla de Flandes.—La ofensiva inglesa fracasa. Alternativas de ambos beligerantes.—Ataques rechazados.—Violenta lucha de artillería.

Cuerpo de Ejército del príncipe Rupprecht. Un nuevo, o sea el segundo día del gran combate de la batalla de Flandes se ha decidido a favor nuestro, gracias a la valentía de todas las armas y al empuje, que nunca se aminora, de nuestra incomparable infantería alemana.

Después de un fuego granado, que duró una hora, la flota del ejército inglés avanzó la mañana del 16 de Agosto en el ala occidental, acompañada de fuerzas francesas. Iban en masas compactas, avanzando al ataque.

La batalla rugió durante todo el día en un frente de 30 kilómetros, desde el Iser hasta el Lys. Fué tomado el puesto de observación avanzado cerca de Driegrachten, a orillas del Iser.

El enemigo descongestionó también el campo avanzado de nuestra posición a orillas del Martivaat, al Norte y al Este de Bixchoote, abandonado por nosotros poco a poco. Los ingleses perdieron en Langemarck nuestras líneas, y llevando tropas de refresco, avanzaron hasta Poiskapelle.

En este punto fueron acometidos por el contraataque de nuestras reservas.

Pero el Gobierno sabe bien, el Gobierno ha procurado demostrar con sus actos que no olvida que en los tiempos modernos no puede ser asiento de soberanía de poder la sola fuerza pública; que la fuerza pública, no obstante esas condiciones que tanto enaltecen, no hubiera sido bastante eficaz si no hubiéramos estado asistidos de una fuerza impalpable, pero intensa, arrolladora: la fuerza del público sentir, que a un tiempo repugnaba y condenaba el movimiento, viéndole falto de finalidad y expresándose, a título de renovación, con crímenes, como si el crimen no fuera tan antiguo como el mundo, y la violencia, perpetua compañera de la humanidad.»

Por medio de un asalto insuperable las avanzadas del enemigo fueron aplastadas y sus líneas posteriores fueron rechazadas.

Al amanecer, y después de una lucha acérrima, volvieron a nuestras manos Nangemark y nuestra posición perdida. También cerca de Saint Julien y en numerosos puntos más al Sur, hasta Warseton, el enemigo, cuyas fuerzas iban aumentadas continuamente por nuevos refuerzos, penetró en nuestra zona de combate.

Nuestra infantería reaccionó en todas partes el tremendo empuje, rechazando al enemigo bajo la cooperación inmediata de la artillería y de los avióleros.

En las carreteras que conducen desde Roulers y Neia a Ypres avanzamos, pasando nuestra antigua posición, en ataques llevados a cabo con éxito.

En todos los demás sectores del ancho campo de batalla se estrelló el ataque inglés delante de nuestras impedimentas.

A pesar de intensísimas bajas, los ingleses no han alcanzado nada. Hemos alcanzado en la defensiva una plena victoria.

Incólume y con el espíritu levantado, nuestro frente se está preparando para nuevas luchas.

En Artois los ingleses atacaron al amanecer otra vez, y con gran violencia, cerca de Loos.

Por medio de fuertes contraataques desvirtuamos movimientos locales. De nuevo el fuego francés gravitó sobre Saa Quintin.

Se derrumbó el alero de la Catedral y se incendió la parte interior de la obra histórica. Cuerpo de ejército del príncipe heredero alemán.—A orillas del Aisne se malograron ataques parciales franceses al Este de Cerny.

Cerca de Verdun la lucha de artillería se desarrolló al mediodía, llegando a adquirir una intensidad máxima.

Hasta ahora el enemigo no ha atacado. En la orilla oriental del Mosa regimientos agorridos de Baden hicieron irrupción, por sorpresa, en el bosque de Caurrieres, destruyendo las obras de ofensiva enemigas y llevándose a 600 prisioneros de tres divisiones francesas.

Derribamos 16 aparatos enemigos. El capitán barón von Pichtofen salió vencedor por 58 vez, y el primer teniente Destler venció a su contrario número 25.

Las operaciones en Rusia

Continúan los progresos austroalemanos. Berlín, 17.—Por medio de combates de persecución, tropas alemanas y austrohúngaras rompieron la resistencia de las retaguardias enemigas en las cordilleras al Sur del valle de Trotusul.

Al Norte de Straoni y de Pancliu regimientos prusianos y bávaros rechazaron con éxito numerosos ataques rumanos y otros dados por los contingentes rusos nuevamente traídos.

A orillas del Serech echamos al otro lado del río, por medio de un vigoroso ataque, al enemigo, que se mantenía todavía en la orilla occidental de dicho río. Cayeron en nuestras manos 54 oficiales, entre ellos, también franceses, 3.500 soldados, 16 cañones y más de 50 ametralladoras.

Combates en las avanzadas.—Luchas parciales.—Avances fracasados. Cuerpo de ejército del príncipe Leopoldo de Baviera.—No hubo nada digno de mención. A ratos hubo gran aumento en la actividad de la artillería y en los combates entre avanzadas. Frente del ejército del archiduque José.—Se desarrollaron combates parciales, con éxito para nuestras armas, al Norte de Holda, a orillas del Bistriza y al Sur del valle de Trotusul.

Cuerpo de ejército del mariscal von Mackensen.—Se malograron, con importantes bajas para el enemigo, avances rumanos al Norte de Focsani y en el Serech inferior. Avance austroalemán.—Tres mil quinientos prisioneros y numerosos cañones. Viena, 18.—Ejércitos del mariscal de campo von Mackensen.—Al Este de Mareschal regimientos alemanes rechazaron al enemigo más allá del Serech, haciendo más de 3.500

Prisioneros y apoderándose de 16 cañones y de más de 50 metralladoras.

Cerca de Stoanm fracasaron fuertes ataques enemigos apoyados por considerables contingentes.

Ejércitos del general archiduque J. sé.—En la parte superior del Susita retrocedió el enemigo hacia las alturas al Oeste de Raeeata, y al Este de Soveja regimientos de Howed arrebataron al enemigo el monte Resbalalul.

Ataques alemanes rechazados.

Petrogrado, 18.—El enemigo volvió a la ofensiva por la parte de Okaa, principalmente por la región de Slanica, en donde penetró en nuestras trincheras.

Algunos contraataques de los rumanos consiguieron restablecer la situación.

En el valle de Susita, al Noroeste de Soveja, los rumanos rechazaron también varios encarnizados ataques del enemigo.

En la región de Moclita nuestros aliados, que anteriormente se citan, rechazaron todos los ataques.

Las tropas rusas retrocedieron ligeramente, debido a la violencia del cañoneo enemigo, pero las fuerzas rumanas consiguieron restablecer la situación.

Las operaciones en Italia

Ataques austriacos rechazados.—Bombardeos aéreos.

Roma, 18.—En todo el frente hubo actividad por parte de las patrullas enemigas, que fueron rechazadas en todas partes por nuestras patrullas avanzadas.

En la zona del monte Nero causamos daños en una trinchera enemiga e infligimos pérdidas mediante la explosión de una mina seguida del fuego concentrado de nuestra artillería.

Ayer por la tarde una de nuestras escuadrillas bombardeó eficazmente los campamentos enemigos y los centros de concentración al Este de Comen.

Todos los aeroplanos regresaron indemnes a sus bases.

Al margen de la guerra

Devolución a Grecia de la isla de Jhasos.

Salónica, 18.—Se ha llevado a cabo el acuerdo de los aliados acerca de la isla de Thasos, que estaba ocupada por los franceses, y en virtud de este acuerdo ha sido devuelta al Gobierno griego.

Las autoridades francesas rindieron honores a Venizelos, y la población ovacionó a los aliados, a los franceses y a Venizelos.

El Peñaré en Italia.

Roma, 18.—M. Poincaré y el Rey vistaron las tropas. Después visitó M. Poincaré el frente de Gorizia y recibió al Sr. D'Annunzio.

Machado visitará el frente francés.

Lisboa, 18.—La Cámara de diputados aprobó por aclamación el permiso solicitado por el jefe del Gobierno para que el presidente de la República pueda visitar en Septiembre a los soldados portugueses que están en el frente francés.

Le acompañarán los ministros de la Guerra y de Negocios Extranjeros.

Nuevos ministros.

Londres, 18.—Han sido nombrados ministros: De Pensiones, John Hodge; del Trabajo, George Roberts; del Servicio nacional, A. C. Geddes, y secretario parlamentario del Ministerio de Comercio, George Wa. die.

Vapor a flote

Málaga, 18.—Han tenido éxito los trabajos definitivos de salvamento del vapor «Sagunto», incendiado hace meses.

Se ha logrado poner el buque a flote, que se encuentra deshojadísimo por los estragos que produjo el fuego.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 16, Día 17. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable.

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 16, Día 17. Rows include Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Otros valores.

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 16, Día 17. Rows include Cédulas hipotecarias, Acciones del Banco de España, Idem de la C. A. de Tabacos, Idem del Banco Hipotecario, Idem del de Castilla, Idem del Hispanoamericano, Idem del Español de Crédito, Idem del del Río de la Plata, Idem del Central Mejicano, Azucareras preferentes, Idem ordinarias, Idem obligaciones.

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 16, Día 17. Rows include C.º Gral. Mad.º de Electricidad, Sociedad Eléct.º de Chamberí, Idem Id.º obligaciones, Electricidad Mediodía Madrid, C.º Peninsular de Teléfonos, Canal Isabel II, Construcciones metálicas, Ferrocarril de Valladolid a Ariza, Unión de Explosivos, Oblig. Diputación provincial, Sociedad Editorial de España, Fundador, Idem Id.º Ordinarias, C.º Madr.º de Urbanización.

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 16, Día 17. Rows include Francos, Libras.

FIRMA DEL REY

Guerra. Destinando a los coroneles de Carabineros D. José Talavera Salvador a mandar la eatorce Subinspección (Figueras); a D. Luis Bauzá Perera la trece (Pamplona), y a los tenientes coroneles del mismo Cuerpo D. Ignacio Barricet Glaria para la de la Comandancia de Gerona; D. Cándido Rubio Arruga para el de la de Huesca, y D. Federico Michel para la de Zamora. Concediendo la cruz blanca de primera cla-

se del Mérito Militar a los músicos mayores D. Félix Selser, D. Basilio Nieto y D. Antonio Toranden, por los méritos contraídos con motivo de la ejecución del himno titulado La canción del soldado en el festival recientemente celebrado en Valencia.

Concediendo la libertad condicional al corrigiendo en la Penitenciaría Militar de Mahón Vicente Pérez Velda, soldado del regimiento Dragones de Montesa, y al de la misma Penitenciaría Alejandro Alejandro, del regimiento de San Fernando.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Cuando recibió esta mañana a los periodistas el jefe del Gobierno, empezó diciéndoles que en el Reformatorio de delinuentes jóvenes de Alcalá ocurrió esta mañana un suceso parecido al que se desarrolló en la Cárcel Modelo de Madrid.

Parece ser que después de tomar el rancho, y cuando los reclusos iban a empezar el trabajo, se amotinaron al grito de «¡Viva la libertad!» y se arrojaron sobre los vigilantes, resultando contusos dos de éstos. Los empleados hicieron fuego sobre los agresores, logrando imponerse a éstos y dominando el motín sin que fuese necesario el auxilio de la fuerza del exterior, pues los vigilantes, con gran entereza, lograron dominar a los amotinados. De la colisión resultó muerto el recluso Florentino Ferrnín Márquez, de diez y nueve años, que sufrió condena por robo, y heridos otros diez presos.

El Sr. Dato desmintió que S. M. el Rey haya sufrido accidente ninguno. D. Alfonso está aquejado de dolores en una rodilla, por derrame sinovial; pero tan leve es su dolencia, que no le impide dedicarse a su vida habitual.

El marqués de Alhucemas ha teleografiado desde Cestona al jefe del Gobierno, ofreciéndole el incondicional apoyo del partido liberal y el suyo personal para cuando el Gobierno crea necesario. Asimismo se halla dispuesto a venir a Madrid el Sr. García Prieto, si el presidente lo considera necesario.

En Sabadell se ha celebrado un consejo de guerra para ver la causa instruida en julio sumarisimo al paisano Mariano Mateo Sán chez, por disparo contra la Guardia civil El reo ha sido condenado a reclusión perpetua.

Sigue el presidente recibiendo numerosas cartas y telegramas de felicitación por su actitud en el presente conflicto y ofreciendo su adhesión. Entre ellas figuran los Ayuntamientos de Vigo y Valladolid y la Comisión provincial de Palencia y numerosas personalidades políticas de Madrid y provincias.

El capitán general de Burgos telegrafía al ministro de la Guerra que mejora la situación en toda la región, incluso en Vitoria, Miranda, Eibar, Beasain y demás puntos donde reinaba gran agitación. En Bilbao hay tranquilidad.

También el capitán general de Barcelona, Sr. Marina, da cuenta de que en Barcelona se normaliza la situación, y que en el resto de la provincia hay tranquilidad.

En Nerva la guardia civil fué agredida por los mineros de Riotinto, resultando de la colisión cuatro mineros muertos y 10 heridos, y un soldado y un guardia civil heridos.

En la cueca minera de León hubo alguna agresión aislada contra un cabo y un soldado herido, detenidos los agresores.

En el resto de la provincia las fuerzas del Ejército ocuparon el polvorín de Sabero, sos-

teniendo vivo fuego con los huelguistas, ocasionándoles algunas bajas.

Se han ocupado los centros principales de la cuenca minera, restableciéndose las comunicaciones.

Los huelguistas han ocasionado algunos destrozos en el ferrocarril de La Robla a Valmaseda.

Se han enviado tropas de refuerzo, lo mismo a Asturias para extinguir algunos pequeños focos donde todavía hay alguna agitación. En las demás provincias hay completa tranquilidad.

En Gobernación.

El Sr. Sánchez Guerra dió a los periodistas una breve referencia de los sucesos ocurridos en el Reformatorio de Alcalá, y de los cuales ya hemos dado más arriba detalles.

De las provincias tenía el ministro impresiones y noticias muy satisfactorias.

El capitán general de Oviedo ha publicado un severísimo bando en el que ordena a los mineros que entreguen las armas que poseen.

En cuanto a la huelga de los obreros ferroviarios de la red catalana, el Sr. Sánchez Guerra no tenía noticia ninguna.

Después fué citó a la Prensa el decum n'º que los ferroviarios de M. Z. A. dirigen al Gobierno rechazando la solidaridad con la huelga revolucionaria, condenando los sucesos ocurridos.

En Hacienda.

El ministro ha publicado una Real orden recomendando a todas las dependencias de ese departamento la mayor economía en el papel, dada la escasez que de este artículo existe, y otras varias medidas, entre las cuales figura la de que el papel de oficio sea sólo de una hoja.

INFORMACION DE GUERRA

Destinos.

Mañana se publicará una propuesta de destinos de jefes y oficiales de Artillería.

Se concede la vuelta a activo al médico primero D. Luis Modet y al profesor de Equitación D. Eugenio Veladier.

Destínase a la Capitanía general de la primera región al auditor de brigada D. Juan Martínez de la Vega, y al Consejo Supremo al teniente auditor de segunda D. Luis Rodríguez.

Pasan a situación de reemplazo el capitán de Caballería D. Diego Boralenga, el de Infantería D. Luis Díaz de Arcante, el teniente coronel de Ingenieros D. Francisco Teracero y el subinspector médico de segunda D. Aurelio Salceda.

Matrimonios.

Se conceden Reales licencias para contraer matrimonio al capitán de Infantería D. Salvador Pertils, al primer teniente D. Justo Jiménez y al de este empleo de Caballería D. Juan Rubio.

Academias. Se resuelve que todos los alumnos que tengan familia residente en las localidades en que se encuentran instaladas las Academias podrán ser exentados si lo solicitan. Retiro. Se concede el retiro al primer teniente de Carabineros D. Juan Señora.

Homenaje a un compositor

El Real decreto que premia el patriotismo y a la inspiración del maestro Serrano dice así:

«En consideración a las circunstancias que concurren en el maestro compositor D. José Serrano y Simón, y teniendo en cuenta su reconocido patriotismo y amor al Ejército, del que ha dado una brillante y señalada prueba al concebir y dar forma al inspirado himno titulado la «Canción del soldado», vengo en concederle, a propuesta del ministro de la Guerra, la gran cruz del Mérito Militar, designada para premiar servicios especiales, libre de derechos.»

La verdad de un comentario

Algunos periódicos dijeron pasados días que el general Monteverde había encargado el tendido de un ramal del ferrocarril para servicio de trenes el Hipódromo de Melilla, a una Compañía francesa; el hecho se reduce a que una Sociedad hipica, que tiene un carácter puramente particular, y de la que es presidente el referido general, ha gestionado de la Compañía del Norte Africano que para comodidad de sus socios se facilite la comunicación entre Melilla y el Hipódromo, mediante unificación de un ramal que estaba ya construido.

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, 29) Cinematógrafo, bailes, y conciertos por una notabanda, todas las noches desde las nueve y media.

EL PARAISO.—A las diez de la noche (compañía de Fernando Vallejo), Por peñenizas y la Rosa tiene sus dudas o El baile es un talismán.

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

IMP. DE MARTINEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

Le Foncier de France et des Colonies

COMPANIA ANONIMA DE SEGUROS (Ramo Maritimo) Seguro Marítimo. -- Seguro de Guerra Agencia general: Barcelona, Calle de las Cortes, núm. 603 Representante en los principales puertos de España.

PAGINAS LITERARIAS

LUIS BRUN

El bien perdido

(CONTINUACIÓN)

albahaca, la hierbabuena y las malvas reales, que a la mañana siguiente serían el adorno de los balcones de los pobres.

En los merenderos los organillos atronaban el aire con la algarabía de sus polkas, habaneras y schotis, cuyos ecos se confundían con los de los órganos de las barracas que encerraban fenómenos extraordinarios, los de los roncós pregones de los vendedores y el chirriar agrio y estridente de los caballitos del tiovivo.

El coche de Coral tuvo que entrar en fila para ir al paso a la derecha del paseo.

Por la izquierda otra fila, de simones, coches de lujo y algún automóvil, llevaba hacia Madrid a los que primeramente fueron a la verbena.

Iban ocupados por parejas amorosas, lánguidamente recostadas en los asientos, llevando en la capota del coche grandes muñecos de cartón que copiaban grotescamente personajes famosos.

¡Noche de amor, de libertad y de alegría, a la vera del río, amparador de tantos galanteos antaño y que todas las verbenas de San Antonio veía turbadas la serenidad de sus riberas por el loco reír y el enamorado hablar de los amantes!

Coralito, encantada con el deseo de Antonia que quería dar una vuelta por algún merendero, indicó a su amiga que, de entrar en alguno, prefería el de Juan, en donde tantas veces había bailado.

Cuando llegó el coche frente al que es desde hace algún tiempo famoso templo de la alegría, bajaron las dos mujeres y entraron resueltas entre olés y piripos.

Los cenadores estaban llenos de gente alegre que reía y cantaba despreocupada y feliz. Jóvenes deso-

cupados que tiraban el dinero y unas cuantas muachachas que hacían caso a unos y a otros, atraídas, seducidas, por el ambiente frívolo que allí se respiraba.

Coral no se detuvo y pasó al gran salón de baile —un espacioso terreno cuadrado—, en donde los bailarones se encontraban en el mejor de los mundos posibles.

Rítmica y garbosamente, muy juntas, sudorosas, uniendo a veces a la frente la boca, las parejas bailaban.

La música perezosa y sensual la envolvía como en una ráfaga cargada de dedos, que secaba los labios y brillantaba los ojos.

Luego, al terminar el baile, enardecidos y febriles los bailarones, tomaban asiento alrededor de las mesas, esperando impacientes que de nuevo preludase el organillo la nota de otra habanera o de otro schotis, para de nuevo seguir gozando de la calentura que invadía sus cuerpos.

Coral miraba complacida la escena vista tantas veces. Se sentó con Antonia y pidió cerveza.

Bien pronto su hermosura y su elegancia llamaron la atención de todos. Las mujeres al pasar se le quedaban mirando con envidia mal disimulada:

—¡Vaya un mantón y vaya unos pendientes! Pues ¿y las sortijas? ¡Un dineral llevaba encima la «soeja!»

—Ha caído pieza—dijo un irresistible a un señorito chulo, que era una especialidad en el «agarrero».

—¡Gachó, qué tía! ¿De dónde habrá caído esta prójima?

Se acercaron a Coral, pero ella rehusó la invitación que le hacían de «char» un baile.

—¿Es que no sabe usted bailar? No importa, a mí me gustan las primerizas...

—En ese, estoy con aquí...

Pero Coral insistió en su negativa y para evitar nuevos requerimientos se levantaron y las dos mujeres se dispusieron a salir.

Mientras se hacían calle por entre la apelmazada muchedumbre que miraba a los bailarones, confundidas en las frases de admiración y de envidia oyó palabras sueltas del diálogo que sostenían dos chulillos.

—¿Pero no la conoces?

—No.

—Pues si es aquella que...

—¡Anda, la Coral! ¡Tienes razón, voy a decirle que baile conmigo!

—¿Pa qué? No te haría caso. Está muy tonta... ya bailarás con ella cuando no tenga tantos moños, cuando la den dos patás y tenga que apenar con lo que salga...

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

LINEA DE FILIPINAS

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

LINEA DE FERNANDO POO

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

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

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

LINEA BRASIL-PLATA

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

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajesa, 1.496; Cabo San Martín, 1.361; Cabo Espartal, 1.249; Cabo San Vicente, 1.217; Cabo San Antonio, 1.091; Cabo Quejo, 1.091; Cabo Peñas, 1.091; Cabo Palos, 1.097; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 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 pasajeros para Valencia, con escalas intermedias.

Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Nare, 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 navales, 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 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-Guiúzcoa-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 Fynstord.—Buques de guerra construídos 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 «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Furik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.050 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 13.500 caballos; «Hegues», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

Preparación completa, a cargo: Tenientes coroneles Sánchez Pacheco y Martínez Lisen, 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 la eficacia y positiva 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 atendidas los alumnos por el Director.—Pídanse reglamentos.

Colegio del Cardenal Cisneros Costanilla de Santiago, 6, 1.º

DE 1.º y 2.º ENSEÑANZA

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

Como garantía irrecusable para las familias, ofrece este centro cátedra 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 un año. Con este nuevo sistema de operar ofrece entre otras muchas ventajas, las siguientes:
A LOS ASSEURADOS.—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 rescatar en todo momento la Administración de la Sociedad.
Todo sin desembolso de capital alguno, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones.
Pídanse solicitudes y detalles en las oficinas, Prim, 5, Madrid.

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)

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



EL ATLAS

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

Domicilio social: Prim, 5, Madrid.

Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

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

Delegados y Agentes en todas las poblaciones importantes.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.º de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspas, Cetuán, 14.

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Ben Ramón Bosa 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.

SERVICIO QUINCENAL

Fijo a 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 6.000 id.
«BALMES»... de 6.500 id.

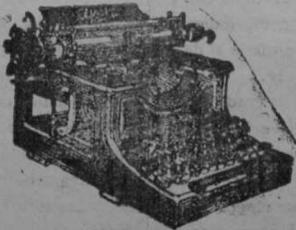
LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST

No tiene cinta.



YOST

con todas las demás.

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