

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Año XLIX

REDACCIÓN Y ADMÓN.: PELIGROS, 3, ENTLÓ., DCHA.-TEL. 2.931

Madrid, 4 de Octubre de 1917

DOS EDICIONES DIARIAS

Núm. 14 952

HACIENDO PATRIA

Reina una actividad extraordinaria en el Ministerio de Fomento, y la Prensa se ha hecho eco de la inmensa labor de reformas y mejoras que en los servicios y ramos de agricultura, industria, comercio y Obras públicas, se está preparando, y cuya realización se efectuará rápidamente, en unos casos por decreto, y en otros, mediante proyectos de ley.

Hace muchos años que en ese departamento ministerial, que es el eje sobre el que gravita toda la actividad productora de la nación, no se trabajaba con tanto afán como ahora; y si todo lo que se anuncia en los índices y programas que constituyen esa labor intensa llega a buena realización, España, en muy poco tiempo, habrá dado un paso gigantesco en el camino de su regeneración económica, social y mercantil.

Nada queda en la penumbra en esos vastos planes de reconstrucción del trabajo nacional, pues se comprende en el programa todo cuanto cabe imaginar en orden a la evolución económica, desde la colonización, a las obras hidráulicas, las industrias químicas, los transportes y, en suma, cuanto expresa la vida activa de la nación.

En el ramo agrícola se prepara una completa y radical reforma de los servicios agrarios, técnicos y sociales, no de esas de relumbrón y de índole pasajera, sino de carácter permanente, dotando dichos servicios con recursos definitivos y suficientes que permitan a los Consejos provinciales encauzar la verdadera educación social de nuestras clases agricultoras. Si se realiza eso, España será la primera nación agrícola del mundo.

Como detalle baste decir que se trata de crear un alto Centro científico agronómico que sea núcleo preciso de investigaciones en todas las ramas modernas de la mecánica, la química y la biología, a fin que España posea ciencia propia en estas materias, y en lo que respecta a colonización, se tiende a dignificar y mejorar la condición de las clases trabajadoras mediante su elevación al rango de propietarios, subdividiendo la propiedad en grandes predios, sobre la base de la concentración parcelaria, reuniendo en los lotes susceptibles de cultivo moderno las suertes de tierra que constituyen hoy en media España el caudal de los pequeños labradores.

Por medio de esos seguros agrícolas se aspira a prevenir los riesgos que sochcan en el campo al agricultor, poniéndolo en disposición de utilizar el crédito agrícola; se transformarán los campos yermos, en fértiles y productivos, restituyendo al arbolado todo el territorio exterior, iniciando vigorosamente la repoblación forestal.

En el ramo de industrias se organiza el sistema de nacionalizar así las metalúrgicas, como las químicas, estimulando la constitución de factorías y laboratorios; promoviendo la exportación; la creación de capitales para el desarrollo industrial, instituyendo Sociedades anónimas, implantando el crédito de la exportación y, en fin, organizando en todos sus aspectos las fuerzas productoras.

Por lo que afecta al ramad e obras públicas se intenta nacionalizar toda fuerza hidráulica, para obtener como fuerza nacional los grandes saltos, repartiéndola profusamente para las varias aplicaciones de energía y tracción; en materia de puertos, la inmediata habilitación de los 12 principales que en España tienen verdadera y genuina índole comercial; la firme resolución de que se terminen antes y con antes todos los caminos vecinales iniciados; realizar sin dilaciones el vasto plan de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, y una habilitación de los bienes generales, nacionalizándolos para que todas esas vías del movimiento productivo, industrial y mercantil de España, puedan responder eficazmente a sus modernos fines.

Nada se indica en los precedentes planes de organización de transportes marítimos de impulso de industrias relacionadas con la explotación del mar, organización de los tráfico y servicios de la navegación mercante, por corresponder todo esto, sin duda, al ramo especial de la Marina; pero habrá de implicar, seguramente, estímulos fecundos en este peculiar ramo.

Tan vasto programa hace concebir perspectivas muy alegres para el porvenir de España, y demuestra que hay fe y entusiasmo para llegar a un fin eminentemente fecundo para el trabajo y las energías nacionales. Será un desencanto muy grande si después de trazar esos planes tan convenientes, se quedara todo en proyecto por las vicisitudes propias de la política, que habrá precisión también de organizar y nacionalizar para que no seigan en el vacío tan seductoras esperanzas que abriga la inmensa mayoría de los impulsores generosos de la riqueza nacional, y que sólo requieren para realizarse, voluntad firme y cooperación en la acción.

En torno de la paz

Comentando la actitud de la Entente. — La actuación de Rusia y la Prensa inglesa

COPENHAGUE 4.—El periódico holandés «Nieuw Courant», comenta la actitud de la Entente durante la discusión de los problemas de la paz, llamando al mismo tiempo la atención sobre la conducta de Rusia.

Opina el citado diario, que el aplazamiento de la Conferencia de la Entente sobre los fines de la guerra se atribuye probablemente al cambio operado en Rusia.

«Las consideraciones de la Prensa inglesa—añade—arrojan clara luz sobre las dificultades con que tropieza la Entente para influir en las decisiones de Rusia.»

El «Courant» señala después que la Entente dirige reproches, contra las Potencias centrales

regresan del extranjero, ha producido honda impresión.

Rusanoff, Ehrlich y sus colegas ven en el desfalcamiento ruso la causa más importante del poco éxito de su misión.

Además, en los centros socialistas se arraiga la convicción de que el único medio de levantar la situación es aumentar el valor combatiente del ejército ruso.

EL BLOQUEO

La guerra en el mar

Un éxito naval de los italianos

El corresponsal de «La Tribuna», de Roma, refiere que, habiendo tenido noticia el mando italiano de movimientos de naves austriacas,



Campo de batalla de Pilkén (Flandes) durante el avance inglés.

únicamente porque, a causa del desacuerdo de aquélla, no encuentra otra respuesta a las manifestaciones oficiales alemanas.

Aun puede la Entente hacer su juego y tratar de aplazar la paz, diciendo que los centrales no proceden de buena fe.

La Prensa alemana cita con este motivo algunas opiniones de la Prensa inglesa. El «Manchester Guardian» dice:

«Caso de que Rusia no combata por sus propias provincias, para las Potencias occidentales es entonces difícil pelear por Rusia.»

El «Times» agrega sobre este particular: Si nada podemos esperar de Rusia, tampoco tendremos ninguna obligación con ella.»

El Vaticano entrega a los aliados las Notas de los centrales.

PARIS 4.—El cardenal Gasparri ha entregado a los representantes de los aliados el texto de las Notas de los Imperios centrales al Pontífice.

Las notas fueron entregadas ayer a los Gobiernos belga e inglés; este último las comunicará al Gobierno francés.

Algunos periódicos dicen que el cardenal Gasparri ha hecho manifestaciones verbales al entregar estas Notas, diciendo que Alemania, si bien no especificaba las cuestiones que han de discutirse en la paz, no las eludía, sino que, por el contrario, estaba dispuesta a entablar conversaciones, especialmente en cuanto afecta a la independencia de Bélgica.

La situación en Rusia

Chispazo separatista

PETROGRADO 4.—Un despacho de Fas ebkent, da cuenta de que los agitadores políticos se han proclamado en Comité revolucionario, apoderándose del Poder con el apoyo de dos regimientos locales, y declarando que no reconocen de aquí en adelante al Gobierno provisional. Temense sangrientos desórdenes. Los rebeldes han rechazado un ultimatum del Gobierno, exigiéndoles la rendición.

El Gobierno ha enviado tropas para reprimir el movimiento.

Cambio en la opinión socialista

PETROGRADO 4.—Se ha producido un cambio en la apreciación de la guerra por los centros socialistas, cambio debido al temor de que Alemania se aproveche de desfalcamiento momentáneo de los rusos para realizar sus aspiraciones en detrimento de Rusia. El informe de los delegados del Soviet, que

ordenó a la escuadrilla de cazatorpederos marchara a hacerles frente.

Presidía a la escuadrilla el explorador «Aguila», que, avistando dos torpederos austriacos del tipo «Tatra», por la parte de Cattaro, forzó su velocidad, y, disparando, los persiguió, alcanzándolos cuando estallaba un incendio dentro de su depósito de nafta; la máquina se paró e innumerables aeroplanos austriacos cayeron, bombardeándolo, sobre el explorador, pero los dos «Tatra» no entraron inmundos en Durazzo, porque llegada la escuadrilla de cazatorpederos italianos, éstos los persiguieron, haciéndoles blanco repetidas veces y causándoles graves daños.

Entre tanto, en el «Aguila» los marineros se dedicaban a extinguir el fuego y trasladaban sobre cubierta a heridos y afeblidos, y otros disparaban las piezas antiáreas, pretendiendo rechazar a los aeroplanos, y los maquinistas se afanaban en reparar las averías dentro de la cámara de las turbinas, invadida de emanaciones asfixiantes.

Entonces el comandante del «Aguila» vio aparecer por el horizonte a tres acorazados enemigos, el «Sayda», «Novara» y «Aspera».

Apenas juzgó que estaban dentro del tiro de su artillería, inició el fuego, radiotelegrafian-do a los cazatorpederos que continuasen hasta delante de Durazzo, sin preocuparse de su explorador, para atacar a los acorazados que llegaban.

La escuadrilla acató deber tan desproporcionado a sus fuerzas, hasta que se le unió el grueso de las unidades italo inglesas.

Al «Novara» se le destruyó en parte el casco, y la bandera imperial fué abatida.

El primer comandante fué gravemente herido y el segundo muerto, y fatigosamente entró en Cattaro.

El «Aguila», finalmente, auxiliado, extinguido su incendio y reparadas sus máquinas, volvió a su base.

Buques noruegos hundidos

LONDRES 4.—La Legación de Noruega en Londres anuncia que durante el mes de Septiembre, 19 buques mercantes noruegos, de un total de 30 800 toneladas, han sido hundidos.

Durante ese mismo período, 20 marineros noruegos han sido muertos y 17 han desaparecido.

Operaciones en el Báltico

PARIS 4.—Comunica el Cuartel general ruso:

En el mar Báltico, los hidroaviones enemigos bombardearon Zool, haciendo saltar un depósito de municiones. Los aviadores rusos han bombardeado la costa de Curlandia. En Zool rechazamos nuevos ataques de los torpederos e hidroaviones.

SEGUROS

Recibimos la importante revista «El Asegurador», órgano de la Asociación de Agentes de Seguros de Barcelona, fusionando en un solo número los correspondientes a los meses de Agosto y Septiembre.

Explican este retraso por la clausura de la imprenta donde se hacía la tirada, y que la autoridad militar decretó a consecuencia de los sucesos ocasionados por la huelga.

Lamentamos el contratiempo sufrido por nuestro colega, máxime en esta ocasión en que insertaba dos interesantes asuntos que de esencial manera afectan a la actuación del referido organismo, y que por dicho retraso pudiera suponerse perdieron algo de su palpitante actualidad.

No obstante, aún es tiempo de que sus manifestaciones sean conocidas por aquellas per-

pero en lo que no podemos estar de acuerdo, lo que pugna contra toda idea de justicia y hasta con los más elementales sentimientos de gratitud, es que esta eliminación sea aceptada bajo ningún concepto por los organizadores de dicha fiesta, que moralmente están obligados a que la Asociación de Agentes de Seguros figure en puesto de honor en la Fiesta de la Aseguración en Valencia.

Con la sinceridad que en nosotros es característica, declaramos que la Asociación de Agentes de Seguros tiene un preferente derecho a figurar en estos actos, y como fundamento principal de nuestra afirmación, bastará recordar cómo y de quién nació la idea de instituir esta fiesta, que nuestro querido compañero y amigo Sr. Masó define en el prólogo de su libro como «símbolo del amor y del bien, medio de progreso para la patria y de UNIÓN ENTRE LA GRAN FAMILIA ASEGURADORA».

En el recuerdo de todos está la génesis de la Fiesta de la Aseguración, é impreso en las páginas de un libro el laborioso desarrollo de la idea que la dió origen. El Sr. Masó en un viaje de negocios a Mallorca, fué requerido por los más significativos Agentes de Seguros de aquella región para asistir a una reunión en que había de tratarse sobre la constitución del Montepío Nacional de aseguradores y también de la Asociación de Agentes de Seguros de aquellas islas. Las escusas del Sr. Masó fueron vencidas por las convincentes razones de los aseguradores, y de allí nació el proyecto de celebrar una fiesta a la que asistiría amplia representación de los aseguradores catalanes como elemento oficial de la Asociación de Agentes de Seguros.

La decidida cooperación de esta colectividad sirvió de base para entablar otras negociaciones con elementos oficiales y con los directores de Compañías, cristalizando la hermosa idea de que la fiesta de la Aseguración no quedase reducida a aquel acto aislado, sino que fuese una institución permanente para realizar idénticos festejos cada año y en diferentes provincias. Esta es la historia, y demostrado queda que a los Agentes de Seguros, en primer lugar, y a la Asociación de Agentes de Seguros de Barcelona, como tal organismo, debióse la institución de esta fiesta, y que en pago a sus entusiasmos y a la decisiva colaboración prestada para que aquella fuese una realidad, hoy se la elimina sin protesta por la injusticia que tal medida supone...

¿Será aún tiempo de remediar, por quien corresponda, tamaño desacierto?...

El otro asunto de que trata nuestro estimado colega también se refiere al olvido de esta Colectividad, en un acto oficial de capital trascendencia para los Seguros. Nos referimos a la Conferencia técnico-social que se celebrará en Madrid del 24 al 31 de Octubre actual para proponer los medios para la implantación de los Seguros sociales con carácter obligatorio.

En el R. D. convocando a esta conferencia se invita a tomar parte en dicha Asamblea a todas aquellas entidades que en España tienen relación con el seguro, incluso a la Unión general de trabajadores, Asociación general de Agricultura, Fomento del Trabajo racional, Liga Vicentina de productores, etc, y otras, que no llevan una directa actuación en los negocios de Seguros. En cambio se omite a la Asociación de Agentes de Seguros.

A que se subsane este olvido, la Junta directiva acudió oportunamente en súplica al presidente del Consejo de Ministros y al ministro de Fomento con el siguiente telegrama:

«Leído en la Prensa anuncio de la conferencia de Octubre sobre seguros sociales, ruego a V. E. de obsequio en ella a la Asociación de Agentes de Seguros de esta ciudad, integrada por inspectores, subdirectores y agentes en Cataluña y Aragón de las Compañías de Seguros, en número de trescientos y con más de dos años de actuación.»

Las contestaciones recibidas fueron como sigue:

Del presidente del Consejo: «Con todo interés trasladé su telefonema al ministro de Fomento. Del ministro de Fomento: «En contestación al telefonema que dirige al presidente del Consejo de ministros le participo que como la conferencia convocada es para seguros sociales y la táctica que hay que estudiar sólo a estos seguros se contrae, no veo justificada su pretensión, con mayor motivo, puesto que lo que principalmente se va a estudiar no es tanto el mecanismo de los seguros sociales como su fundamento de orden económico y social. Le saluda afectuosamente.»

Como atinadamente expresa «El Asegurador», aun después de las amables explicaciones del Sr. Vizor de Eza, no se comprende esta exclusión, pues la Asociación de Agentes de Seguros, constituida oficialmente é integrada por hombres conocedores de la técnica del seguro en sus múltiples formas y aspectos, y más conocedores aún del ambiente que sobre

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

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

LINEA DE CUBA-MEXICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

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

LINEA DE FERNANDO POO

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

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

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

LINEA BRASIL-PLATA

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

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo 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 marítimas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Assryw in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, 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 Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynstord.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Kluschner» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japon» 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 coronales 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 1911 obtuvieron nuestros alumnos:

PREMIOS	Sobresalientes	Notables	Aprobados	Suspensos	TOTAL
37	180	62	34		276

Pídanse BOLETIN con detalles y vístese el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

LLOYD DE ESPAÑA

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

Capital social: Pts. 1.000,000



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

Esta Sociedad establece cuentas en participación con todas las personas y entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece entre otras muchas ventajas, las siguientes:
A LOS ASEGURADOS.—Facilidad para contratar los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importe que sea la cantidad de la operación.
Seguridad y rapidez en las liquidaciones de siniestro 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 corre por ídica a cada participante, por los negocios realizados.
 Facultad para inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad.
 Todo sin desembolso de capital alguno, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones.
 Pídanse solicitudes y detalles en las oficinas, Prim, 5, Madrid.

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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



Co consignaciones Embarques Aduanas y Fielamentos CADIZ (ESPAÑA)

EL ATLAS

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

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

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

Delegados y Agentes en todas las poblaciones importantes.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS 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, Catuán, 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.

SERVICIO QUINCENAL

Fijo a Las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias del Litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans and Galveston.

Este servicio lo practican los vapores correos

«MIGUEL M. PINILLOS» de 4.500 toneladas.
 «CONDE WIFREDO» de 5.000 id.
 «MARTIN SAENZ» de 5.500 id.
 «PIO IX» de 6.000 id.
 «CATALINA» de 8.000 id.
 «BALMES» de 6.500 id.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

YOST

No tiene cinta.



Comparad la escritura de la maquina

YOST

con todas las demás.

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