

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVIII

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

Madrid, Miércoles 12 de Julio de 1916.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.589

## UN MOVIMIENTO IMPRUDENTE

### LA HUELGA DE LOS FERROVIARIOS

No pretendemos juzgar en su esencia la huelga que estalló anoche entre el personal que sirve los ferrocarriles de la Compañía del Norte.

Las manifestaciones del Sr. Gasset, la nota oficiosa de la Empresa y el no secundar la huelga un gran número de empleados y obreros, son indicios de que no asiste la razón a los que, mal aconsejados, provocan un conflicto en momentos nada oportunos.

Tampoco llegaremos a la sospecha, insinuada por un colega, de que todo esto obedezca a manejos extranjeros. Desgraciadamente, hay sobrados elementos díscolos dentro de casa que anteponen su medro personal al bien común, merced a las lenidades que con ellos tiene la pública opinión.

La responsabilidad que acaban de contraer aconsejando la intransigencia a los ferroviarios del Norte es muy grande. Es lógico que la huelga sea un fracaso, y entonces el personal quedará en peor postura que estaba.

En cuanto a los daños que sufran el comercio y los intereses particulares, ¡qué les importa eso a los muñidores del movimiento! Ellos obedecen órdenes de quien los maneja como muñecos, y después se quedan tan frescos, obteniendo el favor de los gobernantes, que les contemplan más que a sus mismos adictos.

Y en esta censura comprendemos a todos, pues en nuestro pobre país es frecuente confundir la tolerancia y el espíritu de libertad con las debilidades directivas hacia los que inspiran un temor infundado.

Aunque parezca un poco tarde para predicar cordura a los que ya dieron un paso imprudente, consideramos que nunca lo es para rectificar un error, escuchando una vez que debe sobreponerse a todas: la del patriotismo.

Las difíciles circunstancias que atraviesa Europa, jamás igualadas desde hace varios siglos, hacen indispensable que cada país recudiera su energía, por lo que pueda suceder, sin malgastarla en discusiones internas.

Parece ser que el Gobierno tiene noticias sobre planes graves de los huelguistas, y que a esto obedecen los movimientos de tropas que ayer fueron dispuestos.

El personal del regimiento de Ferrocarriles y maquinistas de la Armada ocupan ya los puestos de mayor responsabilidad en el tráfico, y se ha publicado la orden de movilizar a los ferroviarios que están sujetos al servicio en filas, poniéndoles a las órdenes de oficiales de Ingenieros.

La sospecha gubernamental alcanza a que dichos empleados resistirán el cumplimiento de sus deberes militares, lo cual daría un carácter gravísimo al asunto; y parece ser que ya han saltado algunos chispazos en este sentido que han encontrado, como es lógico, corrección inmediata.

Se impone el que todos conserven calma ante el conflicto, sin que se precipiten los sucesos con medidas acaloradas que pudieran agravar aquéllos.

Con un poco de organización es posible establecer una normalidad relativa en el tráfico, sin coartar la libertad de nadie y haciendo que todos respeten la de los demás.

Extrémase la tolerancia con el que se limita a no trabajar, si no quiere; pero ojalá la ley duramente sobre los que ensayen coacciones o dificulten en cualquier forma la ejecución del servicio público.

Hay un fondo tan grande de sinrazón en este inoportuno movimiento, que abrigamos la fundada esperanza de que sea muy breve, y de que no produzca grandes perturbaciones.

Cuando termine, será ocasión de decir muy claro algo que hoy es conveniente reservar para no hacer el juego a los que desean que exista un estado de anomalía a toda costa para conseguir fines que nada tienen de sanos.

### La huelga marítima y la textil

Barcelona, 12. —Contra lo que se esperaba han comenzado a apreciarse síntomas de violencia en las huelgas textil y marítima.

Los obreros textiles han ejercido graves coacciones sobre sus compañeros de trabajo, apaleándoles brutalmente y estableciendo es-

trecho asedio en los alrededores de las fábricas abiertas.

Algunos socios de La Naval pretendieron coaccionar violentamente a los tripulantes del vapor «Velarde», evitándolo la Policía de Seguridad, que dió algunas cargas.

Fueron practicadas varias detenciones. Sobre las once y media de la mañana, un grupo de unos 150 marineros, armados de garrotas de hierro, palos y piedras, se dirigió hacia el muelle de Poniente, con propósito de penetrar en el vapor «Tambre», que, procedente de Nuros, traía 61 marineros esquiroleros.

Al llegar los marineros a las inmediaciones del buque, salieron al encuentro fuerzas de la Benemérita y de la Policía y dos parejas montadas de Seguridad, quienes dieron varias cargas, dispersando a los revoltosos.

Cuatro de éstos fueron detenidos. Dícese que anoche, a las diez, surgió una disputa en los locales de La Naval entre el presidente de esta Sociedad y un asociado de la misma.

Según se cuenta, la discusión llegó a un grado tal de enardecimiento, que el marino dirigió una cuchillada contra el presidente, recibiendo, fatalmente, otro marino que se interpuso entre los contendientes.

La nota dominante en el desarrollo de las huelgas planteadas es que se quiere precipitar los acontecimientos por medio de la violencia.

## PROYECTOS DE LEY

El ministro de la Gobernación ha leído en el Congreso los siguientes proyectos de ley:

Artículo único. El último párrafo del artículo 21 de la ley de Junio de 1911, relativo a la construcción de casas baratas, quedará redactado en la siguiente forma:

«No podrán gozar de los beneficios de este artículo las Sociedades que repartan a sus socios o los particulares que obtengan más del 5 por 100 en concepto de utilidades. Se entenderá que están comprendidas en esta disposición las Sociedades que con anterioridad a ella hubiesen aprobado sus estatutos, en las que se estableciera que aquellas utilidades no serían superiores al 4 por 100.

Cada tres años, el Gobierno, previo informe del Instituto de Reformas Sociales, determinará el tipo del interés que, para los efectos de este artículo, ha de regir en el trienio siguiente.»

Artículo único. Se autoriza al ministro de la Gobernación para suprimir las vacantes de oficiales de quinta clase que se producen dentro del primer tercio de la escala, según la plantilla, y ascender por cada una, con su importe, a los tres oficiales de quinta clase más antiguos, sin que los de esta clase puedan ser ascendidos más que por rigurosa antigüedad.

También se le autoriza, por el actual ejercicio, para invertir los remanentes de los créditos de los capítulos primero, segundo, tercero y cuarto de la sección sexta del presupuesto vigente, relativo al personal, en crear plazas de cuarta clase de oficiales, que serán provistas asimismo por antigüedad rigurosa en los activos de la clase inferior inmediata.

## HUELGA SOLUCIONADA

### Los metalúrgicos de Bilbao

Bilbao, 12. —Ayer tarde quedó solucionada satisfactoriamente la huelga.

La fórmula convenida entre los patronos y los obreros metalúrgicos es la siguiente:

Desistan los obreros de insistir en la petición de los jornales por los días del paro; se les abonará el 50 por 100 más sobre los jornales en las horas extraordinarias; se les pagará semanalmente; se firmará un documento por los patronos que antes se separaron del acuerdo de acceder a estas peticiones.

Los obreros celebrarán esta noche un mitin en Baracaldo para acordar la vuelta al trabajo mañana.

### Informes oficiales.

Anoche dijo a los periodistas el ministro de la Gobernación:

—He de comunicar a ustedes una noticia grata, y es que acabo de recibir un telegrama del gobernador de Bilbao comunicándome que, después de varias conferencias con patronos y obreros, se ha llegado a un acuerdo en el sentido del pago semanal y del aumento por horas extraordinarias.

Los obreros se reunieron en un mitin en Sestao, acogiendo la fórmula con gran complacencia.

## La huelga de ferroviarios

### Acción del Gobierno.—Dice la Compañía.—Movimiento de tropas.—Actitud de los obreros.

A las doce de la noche última, según esta ha anunciado, se planteó la huelga de los obreros ferroviarios.

Han sido inútiles los mejores deseos de avenencia. La mediación del Gobierno, el ofrecimiento de las Compañías, que accedieron a considerar como sueldo el real de aumento que habían concedido a sus operarios a título de gratificación, y el natural temor de los obreros a las consecuencias que inevitablemente trae consigo el paro, han sido inútiles para contrarrestar los secretos motivos de la huelga.

El conflicto ha estallado en momentos de excepcional gravedad, aunque como el Gobierno ha dispuesto de tiempo suficiente para prevenir las consecuencias tremendas de la paralización del tráfico ferroviario, es de esperar que los perjuicios que por tal motivo han de irrogarse al país quedarán reducidos a lo humanamente inevitable.

A los huelguistas, a las Empresas y al Gobierno deseamos serenidad de espíritu y cordura para atemperar su conducta: a lo estrictamente razonable y justo, único medio de que el conflicto llegue rápidamente a su natural desenlace, sin derivaciones que para todos serían lamentables y nocivas.

**LAS GESTIONES DEL SR. GASSET**  
El señor ministro de Fomento ha trabajado incansablemente durante el día de ayer en el intento de conjurar la huelga.

En su despacho se reunieron ayer con el señor Gasset el director de la Compañía del Norte, Sr. Boix, y el director de Obras públicas, Sr. Zorita, para estudiar detenidamente las siguientes bases que la noche anterior presentaron como definitivas los obreros:

Aumento de un real diario en todos los sueldos hasta 1.500 pesetas.

Que sigan rigiendo las gratificaciones y primas actuales, sin más alteración que la de poder ser menores si la Compañía realiza este año beneficios inferiores a los de 1915.

Conformarse con el descuento por utilidades.

Reconocimiento del Sindicato Obrero, y que la Compañía firme un documento con los obreros comprometiéndose a cumplir las cláusulas anteriores.

Terminada la conferencia, el Sr. Gasset reunió en su despacho a los delegados obreros para darles cuenta de la gestión por él realizada y de la respuesta de la Compañía, y al marchar al Congreso, y a las cinco de la tarde, manifestó a los periodistas que acababan de romperse, en la última de dichas entrevistas, las negociaciones de arreglo.

La Compañía—dijo—cedía ya el aumento de un real diario en los jornales; pero como los obreros insisten en otras concesiones, como la de que las gratificaciones sean obligatorias y se concedan con arreglo a los beneficios que obtenga la Compañía en su balance, ésta no puede aceptar, pues ello supondría una intervención en sus operaciones, que rechazan.

Otra petición—dijo el Sr. Gasset—consiste en que las gratificaciones se concedan a todo el personal, a lo que la Compañía tampoco accede, por entender que estas recompensas sólo se deben conceder a aquellos obreros que sean merecedores a ellas por su comportamiento.

El ministro de Fomento añadió que ya no quedaba negociación alguna pendiente, y que, por lo tanto, la huelga era inevitable.

«En la conferencia de esta tarde—agregó—exhorté a los obreros a que aceptasen las concesiones de las Compañías, deponiendo su actitud de intransigencia; pero mis requerimientos no han sido atendidos, y, por lo tanto, han quedado rotas las negociaciones.

He adoptado—concluyó diciendo—todas las medidas que corresponden a mi departamento para el mejor desempeño del servicio ferroviario y he enviado a diversos puntos personal de la Armada y del Ejército, y como este asunto me absorbe todo el tiempo vendré muy poco al Parlamento.»

En el ministerio de Fomento se facilitó, a última hora de la tarde, una nota oficiosa en la que se hace constar el buen deseo con que ha procedido el ministro, tratando de armonizar los intereses de los obreros y de la Empresa; se pone de manifiesto el buen espíritu que anima a la Compañía y la intransigencia de los obreros, y termina diciendo:

«Frente a las dificultades de la huelga ferroviaria, el ministro de Fomento trabajará sin descanso para amparar dentro de la ley el derecho de todos, y procurará que el trastorno de un servicio público esencial para la vida del país sea el menor posible.»

**DICE LA COMPAÑÍA DEL NORTE**  
La Compañía del Norte ha hecho públicas las siguientes razonables manifestaciones:

«Con fecha 6 de Mayo último, esto es, el mismo día de la aprobación de las cuentas de 1915 por la junta general, concedió a todo su personal que no disfruta primas anuales una gratificación del 8,50 por 100 de sus haberes, en atención al encarecimiento de las subsistencias, gratificación que fué satisfecha en breve plazo.

El mismo día acordaba el pago de una prima por buenos servicios al resto del personal, que equivalía al 16,87 por 100 de sus haberes.

Ambas concesiones, más las primas semestrales que cobra el personal de tracción y trenes (independientemente de las de combustibles, recorrido, etc.), representan un gasto de 4.310.000 pesetas, que ha de gravar el ejercicio de 1916, y unidas a las cantidades que con completa separación de los haberes abona la Compañía a su personal, en concepto de socorros, días de enfermedad, gratificaciones por numerosa familia, pensiones, etc., exceden de 7.500.000 pesetas; es decir, de una cantidad superior al 80 por 100 del dividendo distribuido a los accionistas, que alcanzó a 9.288.000 pesetas, representando tan sólo el interés de 3,60 por 100 al capital accionario.

El conocimiento de tales datos y cifras, que patentizan cuál es la norma de conducta que la Compañía sigue con sus agentes, produjo la impresión natural en la opinión, a pesar de lo cual, una parte mal aconsejada del personal, sin perjuicio de cobrar la gratificación, respondió a aquellas concesiones con el anuncio de huelga para el día 20 de Mayo, en el caso de no accederse a determinadas peticiones.

Así las cosas, la Compañía, accediendo a requerimientos del ministro de Fomento, muy interesado en la evitación del conflicto, accedió a la propuesta de aquí, que consistía en que para el personal comprendido en la gratificación del 8,50 por 100, y que disfrutase haberes comprendidos entre 1.500 y 400 pesetas, la gratificación que pudiera darse en el año 1916 se transformase en el abono suplementario de un real diario, a partir de 1.º de Enero de 1917, propuesta que después fué modificada en el sentido de que el abono del real diario empezase a hacerse a partir de 1.º de Julio último, esto es, adelantándose seis meses, a lo que también accedió la Compañía.

Esta nueva concesión representa para el ejercicio de 1916 otro aumento de gastos de 875.000 pesetas, que eleva a más de 8.400.000 pesetas los que la Compañía hará en favor de su personal por conceptos absolutamente independientes de los haberes que tiene asignados.

Apreciando el Gobierno este nuevo sacrificio de la Compañía, hizo público su reconocimiento por la conducta de aquélla, que no vacilaba en secundar sus propósitos de evitar un conflicto, del que ciertamente no era responsable.

A pesar de todo, si publicarse las disposiciones de la Compañía para proceder, a partir de 1.º de Julio último, al pago del real diario en que para cierta parte del personal había sido convertida la gratificación que acababa de concederse, los elementos que interpretando las concesiones de la Compañía como muestra de debilidad ante sus peticiones, pretenden que éstas prevalezcan, anunciaron su propósito de declararse en huelga, pretextando que lo ofrecido por el ministro de Fomento y aceptado por la Compañía era la concesión del real diario como aumento de sueldo, y no como gratificación, y además las gratificaciones que pudieran corresponderle.

El ministro de Fomento intervino de nuevo, y venciendo la natural repugnancia de la Compañía, logró que consistiera que el real diario, pagadero a partir de 1.º de Julio, en que había sido transformada por parte del personal la gratificación acordada, se considerase como aumento de sueldo, con la legítima y natural salvedad de que esta nueva concesión pudiera ser retirada si la situación económica así lo aconsejase.

De nada ha servido esta buena disposición de la Compañía, pretendiéndose por los elementos interesados en producir conflictos que el real diario con el carácter de aumento de sueldo comprenda, no sólo al personal que, no cobrando primas anuales, tiene haberes comprendidos entre 1.500 y 400 pesetas, sino a todo el personal de sueldo inferior a 1.500 pesetas, cobre o no primas o gratificaciones, pretensión esta última que la Compañía no puede admitir, porque aumentaría considerablemente la carga que la concesión ya acordada le impone.

Se pide, además, que unas y otras, esto es, gratificaciones y primas, se conserven con arreglo a los balances anuales de la Compañía, y esta última exigencia tiene una importancia

bien diferente de la que su simple enunciado supone.

Convierte primero una facultad que la Compañía regulaba para premiar a su personal en algo preceptivo. De aquí en adelante la Compañía no podrá estimular los buenos servicios; tendrá obligatoriamente que entregar tanto o cuanto, con arreglo a sus balances.

En segundo lugar, ese sencillo enunciado supone que para terminar el resultado de los balances quedaría aceptada de hecho la intervención del personal en la dirección de la Empresa, pues claro es que reclamaría intervenir en la formación de dichos balances si de ellos ha de desprenderse la cuantía y clase de las remuneraciones.

No se diga, pues, que por causas fútiles, que con miras sórdidas se produce un conflicto. Véase que la Compañía ha llegado, por mostrar consideración al personal y ayudar la acción del Gobierno, al colmo de las transigencias y al límite de las concesiones, aun en estas graves circunstancias económicas.

Tales son, sucintamente expuestos, los antecedentes del conflicto con que se contesta al proceder de una Compañía que no ha cesado de mejorar la situación de su personal, y a mejor retribuido que el de otras Empresas similares, que ha dado continuas y repetidas muestras de su espíritu de transigencia en aras del interés público, aun a riesgo de arrostrar la censura de los accionistas y de que tal proceder se interpretase como síntomas de debilidad fácilmente explotable para obtener nuevas concesiones.

Y como, según se ha hecho público recientemente, las Compañías se han visto precisadas a poner en conocimiento del Gobierno la difícil situación económica en que se encuentran y la más grave que se acerca, ocasionada por la enorme subida del precio de los carbones y de todas las materias precisas para la explotación, júzguese con los datos que anteceden y que excusan todo comentario, de la conducta de una Compañía que de tal modo procede en las presentes circunstancias y de la de los elementos interesados en producir a todo trance una perturbación, que no ha de prosperar por impedirlo la parte sana del personal, que, afortunadamente, constituye su inmensa mayoría.»

### MOVILIZACIÓN DE FERROVIARIOS

En la estación del Mediodía.—Alistamiento de ferroviarios.—Paz completa.

Bien temprano se presentaron en la estación del Mediodía las fuerzas del regimiento de Ingenieros de ferrocarriles encargadas de cumplimentar las órdenes recibidas de la superioridad en previsión de que surgiera el anunciado conflicto.

Se montó una guardia armada en el andén. El centinela fué instalado en la puerta de una de las salas de espera y en su interior quedó alojada una compañía.

Al mando de esta fuerza estaba un capitán con los tenientes adscritos.

Montado este servicio sin el menor incidente, se efectuó la operación de alistar a todos los ferroviarios, empleados y obreros, sujetos al servicio de las armas.

Las Comisiones alistadoras se componían de un capitán, un teniente, un sargento, dos cabos y varios soldados del Cuerpo de Ingenieros, llevando los oficiales el barboquejo echado y las clases e individuos de tropa el armamento y dotación correspondiente.

Las Comisiones, una vez otorgada la venia por los directores o representantes de las Compañías, se constituyeron en las oficinas, y en ellas hicieron comparecer a los ferroviarios, que, uno a uno, quedaron alistados.

Se les hizo saber la obligación militar que tenían desde aquel momento y se les leyeron los artículos del Código de Justicia militar que les afectaba en esta ocasión para que, si incurrieran en responsabilidad, no pudieran alegar ignorancia.

Luego, las Comisiones alistadoras prosiguieron su misión en los talleres y demás dependencias de la estación.

Todas las operaciones señaladas se efectuaron sin el menor contratiempo. Nadie hizo la más leve observación; antes al contrario, hubo toda clase de facilidades por todo el mundo, tanto por los empleados como por los obreros.

La tarea quedó terminada en las primeras horas de la tarde, y como quiera que en esta estación no se impuso a ninguno de los sujetos al servicio de las armas el llamado «braza», que es una chapa de aluminio con el emblema del Cuerpo de Ingenieros de ferrocarriles estampado, ni el público ni los viajeros sabían quiénes eran los ferroviarios soldados.

La tranquilidad más absoluta reinó desde el primer momento en la estación de Atocha, cosa natural, puesto que los funcionarios de esta Compañía no piensan, ni remotamente, en secundar la huelga de la del Norte.

El servicio de trenes se hizo con la normalidad de costumbre.

En los trenes de salida marcharon Comisiones alistadoras para cumplir su misión en





# 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 Espartal, 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, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:  
 Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.  
 Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.  
 Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.  
 Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.  
 Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

### ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

## CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR  
**DON TOMAS SANCHEZ PACHECO**  
 OFICIAL PRIMER DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

Autor de la *Aritmética* y *Contabilidad de textos*; igualmente con el Jefe de la Dirección general, *D. Roberto Robert*, de las *Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana*, como asimismo de *Geografía Universal para Telégrafos*, con el Oficial de la Dirección *D. Gabriel Hombre*, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.  
 Esta antigua Academia ha obtenido en las cuatro últimas oposiciones de Correos el mayor número de plazas: 122, 112, 77 y 103, respectivamente; existen grupos independientes en todas las clases.  
**PREPARACION COMPLETA:** Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés é Inglés. Hijos de empleados del Cuerpo, 25 pesetas.—Huérfanos de empleados, 20 pesetas.—Clases por mañana, tarde y noche.  
**Arenal, 24, principales, segundo y tercero.**

## Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., metalallergías y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: *Artilleros 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)*; fábricas de cañones de fuego rápido, metalallergías y municiones de *Erith y Crayford*; fábrica de cañones de fuego rápido y metalallergías, 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 metalallergías de *Stockholm (Suecia)*; laboratorio de cartuchos en *Barford*; *Móviles en North Kinet*, para proyectiles; *polígonos de Eskmesla y Eynsford*.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de *Barrow-in-Furness*: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.300 toneladas y 28.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Belgomest», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burlak», crucero de primera clase, de 10.800 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Kator», 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 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Liberada», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (construido por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triunfal». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 28.500 caballos; «Sentinel» y «Skiuncher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Donalton», 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; «Vanguard», 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; «Arrolhite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nico», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.800 caballos. Buques mercantes: construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1875 hasta la fecha, se ha construido 70 buques de distintas clases.

## Colegio del Cardenal Cisneros

Incorporado al Instituto de San Isidro.  
 Costanilla de Santiago, 6, 1.º  
 Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas.  
 El mejor elogio que puede hacerse del resultado que se obtiene en este Colegio es publicar la relación de las calificaciones obtenidas por sus alumnos en los exámenes oficiales del último curso, de 1914 á 1915, que fue el siguiente:

PREMIOS	Sobresalientes.	Notables.	Aprobados.	Suspensos.	TOTAL
37	161	89	29	Ninguno	279

### Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA  
**Academia Sánchez Pacheco**  
 Preparación completa, a cargo: Tenientes coronels, M. Peralta y Ortega; Comandante, Sánchez Pacheco; Capitanes, Castillo, Berzosa y Martínez, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.  
 INTERNADO  
**ARENAL, 24**

### Santa Teresa de Jesús

COLEGIO DE SENORITAS  
 Educación completa y esmerada.—Labor útiles y de adorno.—Trabajos manuales.—Dibujo.—Clases especiales después de las cinco de la tarde.—Preparación para maestras y repaso de asignaturas  
**Calle del León, 27 MADRID**

# 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 Lospés, Tetuán, 14.  
 PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Don Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sras. Requena é Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerencia de la Compañía, San Agustín, 2.

## SERVICIO QUINCENAL

Fijo, á Las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias del Litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston.  
 Este servicio lo practican los vapores correos  
 «MIGUEL M. PINILLOS» . . . . . de 4.500 toneladas.  
 «CONDE WIFREDO» . . . . . de 5.000 id.  
 «MARTIN SAENZ» . . . . . de 5.500 id.  
 «PIO IX» . . . . . de 6.000 id.  
 «CATALINA» . . . . . de 8.000 id.  
 «BALMES» . . . . . de 6.500 id.

# 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 Génova el 21; de Barcelona, el 25; de Málaga, el 28, y de Cádiz, el 30, para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz, el 27, y de Habana, el 30 de cada mes.

## LINEA DE CUBA-MEJICO

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

## LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

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

## LINEA DE FILIPINAS

Un viaje mensual, saliendo de Barcelona alrededor del día 13 de cada mes para Port-Said, Suez, Colombo, Singapoor y Manila. Salidas de Manila, una mensual, los días 25 de cada mes, a partir del 25 de Julio, para Barcelona y demás escalas intermedias.

## 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, (Escalas 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 de la 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.

# Laboratorio Químico y Farmacéutico del Dr. E. Villegas, de Córdoba

## ALGUNAS ESPECIALIDADES DE DICHO AUTOR

**JARABE BENZO-BALSAMICO A BASE DE BROMOFORMO Y CLORHIDRATO DE HEROINA.**—Cura todos los afectos bronquiales, notándose alivio desde la primera cucharada, y suprime radicalmente toda clase de toses por rebeldes y antiguas que fuesen. La clase médica española ha reconocido la superioridad de esta preparación sobre sus similares y la formula siempre que tiene ocasión. El público en general que conoce las bondades de este preparado lo prefiere á otro alguno. Obra el bromoformo en la economía de tres maneras: como anestésico, como antiséptico y como antiespasmódico; y el clorhidrato de heroína como poderoso sedante de la respiración con grandes ventajas en este concepto sobre la morfina y codeína, sin los inconvenientes de estas últimas sales; pero es más hipnótica y menos convulsiva, disminuyendo la excitabilidad refleja de los centros respiratorios y de la tos en la médula oblongada.

**JARABE BENZO-BALSAMICO A BASE DE BROMOFORMO Y CLORHIDRATO DE HEROINA Y FENOCOLA.**—Es la fórmula más racional y científica para el alivio inmediato, y en muchos casos curación completa, de la TOS FERINA (Coqueluche). La acción del clorhidrato de fenocola unida á las ya indicadas del bromoformo y heroína declaran los doctores Martínez Vargas, Saravia y otros españoles, y Neupert y Grigoriev, que abrevia notablemente la duración de la enfermedad. Desde luego, y en casi todos los casos, suprime quintas y disminuye en intensidad y número los ataques. Es el medicamento preferido por los médicos y por las madres.

**JARABE DE ARRHENAL, DIONINA Y THICOL.**—Este jarabe está destinado para restituir en lo posible el funcionamiento integral de los aparatos nervioso y circulatorio. Deben usarlo todos aquellos individuos molestados por la tos que se desnutren, perdiendo energías y carnes, y que de abandonarse resultarían excelentes candidatos para la tuberculosis. Obra el arrhenal como antitérmico, la dionina como sedante y analgésico de la tisis; en los bronquios, asma, neumanía, procura un sueño tranquilo exento de sudores, cesan los dolores torácicos, la respiración es más fácil y se detiene la excitación penosa de la tos y, por último, el thicol obra como la creosota sin sus inconvenientes de olor, sabor y solubilidad; no ejerce acción irritante sobre las mucosas. En cambio disfruta de todas las excelentes y reconocidas benéficas condiciones de este cuerpo, provoca los ácidos sulfocombinados, no tiene acción ni sobre la biliar, ni sobre la sangría y se asimila en una proporción de un 72 á 75 por 100. Es un erio-macal notabilísimo. Posee acción antifibriliga, alcanza también en las enteritis agudas y crónicas, en las bronquitis agudas y fiebres tifoides. Estas condiciones de bondad, su tolerancia, su inofensividad y su acción favorable en la nutrición, son datos irrefragantes que el clínico no debe perder de vista.

En resumen: entendemos que con esta preparación **JARABE DE ARRHENAL, DIONINA Y THICOL**, oportunamente administrada, hemos dado un paso en el camino de la curación de tan terrible enfermedad (**TUBERCULOSIS**), y así nos lo demuestra la serie de certificados médicos y de enfermos que poseemos.  
**ELIXIR ESTRUMOL**, a base de arrhenal, tanino, tintura de todo y vanadato sódico, cuyas sustancias van completamente disueltas en un vehículo formado por partes iguales de vino añejo de Málaga, glicerina químicamente pura y agua, seguramente, y obediendo á leyes químicas al encontrarse las indicadas especies farmacéuticas en contacto y presencia con el líquido expresado, se formará la necesaria reacción y cambio dando lugar á un ioduro de arsénico con su acción terapéutica contra los dertos corrosivos tuberculosos. La tintura de iodo en presencia del tanino y vino dará lugar al vino iodotánico con sus marcados efectos tónico-reconstituyentes e igualmente resultará la acción que buscamos en el vino vanádico, que también formará.  
 En el escrofulismo obra maravillosamente, así como en las costras de la cara, supuración de oídos, ojos malos (blefaritis), activando la vida de las células atargadas por la enfermedad.  
 En el artritis con sus manifestaciones de gota, asma, diabetes, obesidad, etc., obra también con gran éxito.  
 En los tumores blancos, manifestaciones que supone que el individuo que padece de ellos es pobre en su desarrollo, enloquece, que todo falta, el **ELIXIR ESTRUMOL** hace desaparecer, poco á poco, la anemia que consume á estos seres, tornándolos en fuertes y lozanos.  
 En el raquitismo los resultados son sorprendentes desde el primer trasco. Los huesos se hacen más fuertes y no se deforman y, en general, el medicamento obra porque cambia la faz del organismo; el metabolismo celular se hace más activo; las células adquieren una vitalidad que no tenían, y los órganos hematopoyéticos encargados de dar los glóbulos á la sangre, se transforman haciendo que éstos sean buenos y estén en condiciones de asimilación.  
**ELIXIR ESTRUMOL** es un preparado que ha sido recibido con gran simpatía por la clase médica estudiosa, y lo receta siempre con éxito.  
**ELIXIR DENTICION VILLEGAS** a base de clorato de potasa y stovaina. Se usa como tónico sobre las encías en niños y adultos, en todas las molestias de la boca y sobre todo en el periodo de dentición.

## LA MANUFACTURA ESPAÑOLA

(NOMBRE REGISTRADO)

# ROSICH y C.ª

Importación y fabricación de Aceites y Grasas lubricantes, Correas, Gomas y Amiantos.  
 Transmisiones, Ejes cojinetes, Accesorios de todas clases.  
 FABRICACION ESPECIAL DE POLEAS DE MADERA  
 Fábricas y Almacenes: Calle de Sicilia, núm. 4 bis (S. M.)  
 Oficinas: Paseo Isabel II, 10 (Pórticos Xifré).—BARCELONA  
 TELEFONO 3.654.—Dirección telegráfica: MANUFACTURA ESPAÑOLA

# 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

