

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Año XLIX

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

Madrid, 31 de Octubre de 1917

DOS EDICIONES DIARIAS

Núm 14 975

La hegemonía comercial DEL MEDITERRÁNEO

Muchas veces se ha dicho que la política mediterránea es una de las grandes obsesiones de la raza latina; pero en un reciente trabajo del ilustre publicista Sr. Gutiérrez Sobral, tan competente en estudios geográfico-comerciales, se demuestra que los latinos pesan muy poco en la balanza comercial mediterránea.

El equilibrio del Mediterráneo, la hegemonía del Mediterráneo, el dominio del Mediterráneo, dice, son las frases usuales empleadas por las Cancillerías cuando discuten, en nombre de sus naciones, la influencia que han de ejercer en ese mar, y abusan más de esas frases para indicar un derecho sobre el Mediterráneo las naciones que tienen sus costas bañadas por sus aguas, que las que han sufrido más la influencia histórica desarrollada en las aguas que desde el estrecho de Gibraltar se extienden hasta las costas del Asia Menor.

En los discursos de los políticos al uso, se oye decir continuamente: «No es posible ni debe ser permitido que nación que no sea latina domine en las aguas del Mediterráneo, y que su hegemonía no puede estar en menos de los pueblos que no tienen sus costas bañadas por las olas corcarias»; pero el Sr. Gutiérrez Sobral afirma que la estadística está contra la virtualidad de semejantes asertos.

En efecto, con números, el distinguido marino estudia el valor comercial del Mediterráneo y del elemento ético que lo domina, en el sentido de su utilidad y como vía de comunicación mundial.

Durante el año 1913 el tránsito comercial por el canal de Suez fue:

Inglaterra, 2.902 buques, con 11.887.170 toneladas; Alemania, 271 id., con 3.317.593 id.; Holanda, 338 id., con 1.283.986 id.; Francia, 255 id., con 843.068 id.; Austria-Hungría, 244 id., con 843.068 id.; Rusia, 109 id., con 337.342 id.; Italia, 89 id., con 256.594 id.; Noruega, 44 id., con 93.352 id.; Turquía, 11 id., con 19.896 id.; Dinamarca, 56 id., con 172.938 id.; Japón, 68, con 343.583 id.; España, 26 id., con 75.645 id.; otras naciones, 66 id., con 201.184 id. Total 4.979 buques, con 19.788.040 toneladas.

Pertenecen al Norte de Europa:

Inglaterra, con 11.887.170 toneladas; Alemania, con 3.317.593 idem; Holanda, con 1.283.986 idem; Noruega con 93.352 idem; Dinamarca, con 172.938 idem.

Dando un total de 16.655.039 toneladas. Y la parte meridional:

Francia, con 843.068 toneladas; Austria-Hungría, con 843.068 idem; Rusia con 337.342 idem; Italia, con 256.594 idem; Turquía, con 19.896 idem; España, con 75.645 idem.

Con un total de 2.460.245 toneladas. Y como ese tráfico del Canal es de entrada y salida en el Mediterráneo, resulta que las naciones del Norte de Europa, las que no poseen puertos comerciales en las aguas del mar Mediterráneo, tienen un tráfico próximamente siete veces mayor que las que tienen sus costas bañadas por el citado mar y el Negro, y si tomamos del segundo grupo las naciones que se han convenido en llamar latinas, que son:

Francia, con 843.068 toneladas; Italia, con 256.594 idem; España, con 75.645 idem, vemos que arrojan 1.257.948 toneladas, lo que demuestra que los latinos, los señores de la hegemonía, del equilibrio y del dominio del Mediterráneo, apenas realizan la decésima parte del tráfico marítimo que hacen esos otros pueblos del Norte de Europa.

Comparando ahora el tráfico de los dos imperios centrales de Europa, resulta:

Alemania, con 3.317.593 toneladas; Austria-Hungría, con 843.068 toneladas, totalizando 4.160.661 toneladas; cuyas dos naciones llevan a sus puertos de los mares del Norte y Báltico y del Adriático tres veces y media más toneladas que las tres naciones latinas.

De la comparación de esos números indicativos del tráfico marítimo del Mediterráneo, se desprende, como expone el Sr. Gutiérrez Sobral, que las naciones latinas están en muy mala situación respecto a las demás naciones de Europa; y si se siguen cotejando números y comprándolos, se llega a la triste realidad de ver que España ocupa en el tráfico por el Canal de Suez, el último de las naciones latinas, y el penúltimo de todas las demás. Porque hasta el Japón la supera en el número de buques y toneladas, ya que solamente Turquía está por bajo de España a ese respecto.

La conclusión descomulgadora que el ilustre publicista y marino saca de las anteriores consideraciones es que el trabajo, la industria y la gran producción de los pueblos del Norte, hundidos en sus nieblas, hacen más por la hegemonía comercial del Mediterráneo que todos los líderes de los pueblos latinos.

Para asegurar su independencia necesita España una fuerte Escuadra.

¡TODO POR LA FAMILIA!

Botones de muestra

El ministro dimisionario de Instrucción pública, D. Rafael Andrade, es dentro del partido conservador uno de los que mayor crédito disfrutaban de respetuosos con las leyes y con la administración del presupuesto. Escudado en esa fama, pudo hacer al encargarse del Ministerio más de 200 cesantías de empleados temporeros, muchos de los cuales llevaban largos años de excelentes servicios. El sacrificio, no obstante, se consumió, sin que ningún periódico dirigiera la menor censura al probo, al celoso gobernante D. Rafael Andrade.

De los créditos correspondientes a ese personal temporero dejado cesante, no sabemos ni que hayan vuelto al Tesoro, ni que se les haya dado otra mejor aplicación que para pago de haberes a temporeros.

Naturalmente, a otros temporeros amigos y paniguados del Sr. Andrade, no a los que, pretextando el saneamiento de la Administración, tuvo a bien su excelencia dejar cesantes.

Ahora divulga la Prensa otro rasgo de lausteridad del Sr. Andrade, el cual justifica por sí solo todas las protestas que contra la corrupción política imperante se lanzan por parlamentarios y Juntas de Defensa.

Véase la muestra que presenta nuestro querido colega «El País»:

«En la «Gaceta» del 25 aparece el triunfo de la yernoocracia en todo su apogeo. Andrade, con una frescura sin igual, nombra inspector jefe de Instrucciones escolares a su hijo político el arquitecto D. Francisco Pezuela. La Real orden lleva fecha 26, pero seguramente es de su testamento político. Ya sabemos cómo las gastan éstos a la hora de irse.

Se escuda el padre diciendo que el nombramiento es a propuesta de la Junta de Instrucciones cíviles. Si ésta hace la propuesta... de los señores que figuran en la lista que anexa el ministro. Esto lo saben todos; así como nadie ignora lo bondadoso y condescendiente que son los ilustres arquitectos que forman la expresada Junta.

¿No es esto inicuo?
En buena hora se fué Andrade. ¡Que no vuelva!

Telegramas de la costa

Fallecimiento del vicealmirante Santaló
CADIZ 31.—Ha fallecido el vicealmirante de la Armada D. Enrique Santaló, persona que era aquí queridoísimo.

La muerte del ilustre marino ha causado general sentimiento.

Naufragio del correo de Túnez
MARSELLA 31.—El vapor «Mascara», de la Compañía mixta, que traía el correo de Túnez, ha naufragado.

No se ha encontrado vestigio alguno del buque, ni se tienen noticias del paradero de los naufragos.

La noticia ha producido dolorosa impresión.

EL BLOQUEO

La guerra en el mar

El programa de la campaña submarina alemana

«The Times» publica un despacho sensacional de su corresponsal en Amsterdam, dando el texto de los documentos confidenciales sobre el programa de la guerra submarina alemana.

En Febrero de 1916, Bethmann-Hollweg recibió del Almirantazgo un «memorandum», titulado «Economía inglesa y guerra submarina», y entre paréntesis (Reservado) «No debe ser publicado».

Se hicieron copias, con las observaciones de Helfferich y con la contestación de éste, en la que figuran las siguientes palabras:

«Estableciendo para fines de comparación los resultados de la guerra submarina, triplicados del año último, esa hipótesis daría por consecuencia que en la nueva guerra submarina, para la cual la zona peligrosa sería totalmente puesta a disposición de los submarinos, sin restricción, obligaría a Inglaterra en seis meses a pedir la paz, por agotamiento de su comercio marítimo».

Añade Helfferich que la guerra submarina ilimitada afectaría gravemente a Inglaterra económica, financiera y militarmente, pero no se sabía límite de tiempo.

Agrega Helfferich que esa tentativa desconfía sobre tres hipótesis en base, a saber:

1.º Efecto preciso de la guerra submarina

en la economía inglesa, tal como resulta del comercio marítimo, de los fletes, etc.

2.º Multiplicación por todos de ese efecto; y

3.º Que esa multiplicación bastase para vencer a Inglaterra.

Helfferich terminó manifestando:

«Todas las estadísticas que acompañan al «memorandum» no dan ninguna prueba en apoyo de esas tres hipótesis.

Hay el peligro de la reacción de la guerra submarina, que puede ser más grave para Alemania que para Inglaterra.

Mi opinión es que el peligro es tan grande, que no debemos lanzarnos a esta guerra submarina, al no ser que la situación militar y económica no nos permita otra elección».

Transporte americano atacado

«Un vapor transporta americano fué atacado por un submarino alemán en la costa francesa, resultando gravemente heridos siete marineros por el fuego de cañón.

El vapor fué salvado más tarde por la intervención de un cazatorpedero yanqui».

Monitor inglés con averías

BERLÍN 31.—El día 28, por la tarde, fué atacado al Norte de la costa de Flandes un gran monitor británico, que allí cruzaba, por fuerzas ligeras de la Marina alemana, resultando muy averiado.

Barco hundido

PARIS 31.—Comunican de Marsella que el vapor «Mascara», que hacía el servicio de correos de Túnez, ha sido hundido.

Hasta ahora no se ha encontrado ningún resto del buque.

Sobre el torpedero del «Ferreña» —Nuevas declaraciones

VALENCIA 31.—Los tripulantes del vapor inglés «Ferreña» saldrán mañana por Algeciras y Gibraltar. Según nuevas declaraciones de los marinos, se ha confirmado que el buque fué torpedeado a siete millas al Norte de Valencia. El capitán dice que en los primeros momentos ignoraba la dirección en que le disparaban; pero al advertir que el sumergible disparaba de la parte de tierra no quiso contestar a la agresión, temiendo que los proyectiles destruyeran los edificios de la playa y los de la huerta. Entonces el buque hizo mar adentro. Añadió por último, el capitán que no abandonará esta plaza hasta que la Comandancia de Marina termine las diligencias sobre el torpedero, y después marchará a Gibraltar, donde dará amplios detalles, haciendo constar que fué torpedeado el «Ferreña», a dos millas de tierra.

Las operaciones en el Báltico

PARIS 31.—Telegramas de Estocolmo que los alemanes se preparan a un desembarco en Finlandia para cortar las comunicaciones de Rusia con Suecia.

Se dice que empieza a prepararse la evacuación de Helsingfors, capital de Finlandia, población de 200.000 habitantes.

Almirante desaparecido

PARIS 31.—Telegramas de San Petersburgo que en el curso de las operaciones alemanas contra las islas del Báltico, el almirante Vladimiroff, que mandaba una división de submarinos, ha desaparecido.

Barcos hundidos

BERLÍN 31.—En la parte Norte de la zona prohibida han sido hundidos por submarinos alemanes 15.000 toneladas de registro bruto. Entre los barcos hundidos se cuentan los dos vapores armados ingleses «Elmsgerth», con cargamento de 4.500 toneladas de azúcar, y el «Adorin».

Buque francés hundido

LAS PALMAS 31.—Un submarino alemán ha echado a pique, en la costa occidental de África, al vapor francés «Harpon».

Los 25 hombres que componían su tripulación fueron recogidos por el vapor correo español «Fuerteventura», que regresaba de Río de Oro y Cabo Juby.

Los naufragos halláanse perfectamente; llegarán mañana, al amanecer, a Las Palmas.

Crisis de carbón en Alemania

El cónsul de Holanda en Essen ha enviado a su Gobierno una Memoria, en la cual se atribuye la mengua en la explotación carbonífera de Alemania a las tres causas que siguen:

1.º Persistente escasez en la mano de obra, a pesar de haber sido llamados 19.000 mineros que estaban en el frente.

2.º Notable disminución del promedio de capacidad productiva individual; y

3.º Insuficiencia del material de extracción.

En Julio de 1916, en una mina que presenta condiciones favorables (pozos de Legenbrahm), la extracción por cada hombre fué de 1.010 kilogramos; en Abril de 1917, la cifra bajaba a 900 kilogramos. El promedio de la extracción diaria pasaba de 1.260 a 784 toneladas.

Por otra parte, aumenta el desgaste del material, y es muy difícil reemplazarlo.

Según el «Lokal Anzeiger», la Universidad de Jena, a causa de la escasez de carbón, no abrirá sus puertas para el curso de invierno hasta el 2 de Febrero de 1918.

El comisario imperial para el gas y la electricidad ha dictado nuevas disposiciones restrictivas respecto al consumo de fluido. Que da prohibida la instalación de nuevas estufas destinadas a las casas particulares. Se ha prohibido también la instalación de nuevos aparatos para calentar el agua de las bañeras.

Se ha reducido de nuevo el alumbrado público.

El alumbrado interior y exterior de los establecimientos comerciales no puede exceder de la quinta parte del número de mecheros permitidos en Diciembre de 1916.

Los buques de la escuadra

Situaciones en que deben pasar la revista del próximo mes de Noviembre:

Escuadra de Instrucción.

Acorazado de 1.ª «España», acorazado de 1.ª «Alfonso XIII», contratorpedero «Bustamante», contratorpedero «Villamil», contratorpedero «Aulis», torpedero de 1.ª núm. 2, torpedero de 1.ª núm. 8. En tercera situación.

Apostadero de Cádiz.

Buques para comisiones y servicios: Cañonero de 1.ª «Infanta Isabel», cañonero de 1.ª «Doña María de Molina», cañonero de 1.ª «Reconceiler», cañonero de 1.ª «Lya», cañonero de 1.ª «Lauria», cañonero de 2.ª «Vasco Núñez de Balboa», torpedero de 1.ª núm. 11, torpedero de 2.ª núm. 45 «Haban», lancha «Cartagenera», guardapesca «Delfín», escampavía «Mariana», en tercera situación.

Arsenal de la Carraca.

Estación torpedista, en 2.ª situación, reserva de 2.º grado, torpedero de 2.ª núm. 42 «Orión», en 4.ª situación, desarmado.

Talleres a flote, Draga «Hércules», en 3.ª situación.

Apostadero de Ferrol.

Buques para comisiones y servicios: Cañoneros de 2.ª «Marqués de Molina» y «Hernán Cortés»; cañonero de 3.ª «Mac Mahón»; contratorpedero «Terror»; torpedero de 1.ª número 41 «Halcón»; guardapesca, «Dorado» y «Gaviota»; lancha cañonera «Perla», en 3.ª situación.

Aviso «Giralda», en 2.ª situación, reserva 2.º grado.

Buques contratados para el servicio de la Marina:

Escampavías «Guipúzcoa», «Donostiarra» y «Bermeo», en 3.ª situación.

Vapor «Primero de Métra», para el servicio de vigilancia en 3.ª situación.

Arsenal de Ferrol.

Estación torpedista, en 2.ª situación.—Reserva de 2.º grado. Corbeta «Villa de Bilbao», Escuela de aprendices marineros.—En situación especial, con sujeción al presupuesto.

Apostadero de Cartagena.

Buques para comisiones y servicios: Cañoneros de 1.ª «Marqués de la Victoria», «Bonifaz» y «Don Alvaro de Bazán»; contratorpedero «Cadarso»; torpederos de 1.ª, núms. 1, 5, 13, 14, 15 y 16; escampavías, «San Mateo» y «Dolores», en la 3.ª situación.

Estación torpedista de Mahón-Fornells y contratorpedero «Praxsperina», en 2.ª situación, reserva 2.º grado.

Contratorpedero «Ond», En 1.ª situación.

Pontón «Cocodrilo», escuela de Zoología marítima, en situación especial, con sujeción al presupuesto.

Arsenal de Cartagena.

Estación torpedista y torpedero de 1.ª, número 4, en 2.ª situación, reserva 2.º grado.

Buques a las órdenes del Estado Mayor central, acorazado de 2.ª «Pelayo», en 2.ª situación, reserva de primer grado.

Crucero protegido de 1.ª «Cataluña», crucero protegido de 1.ª «Princesa de Asturias», crucero protegido de 2.ª «Reina Regente», crucero protegido de 3.ª «Extremadura», crucero protegido de 3.ª «Río de la Plata», transporta «Almirante Lobo», aviso «Urania», comisión hidrográfica, submarino «Isaac Peral», escampavía «A. 1», submarino «A. 2», submarino «A. 3», torpedero de 1.ª núm. 6 (Escuela Naval), corbeta «Nautius», a la 2.ª división de la escuadra. Crucero protegido de 1.ª «Corleu V», torpedero de 1.ª núm. 3, torpedero de 1.ª núm. 7, torpedero de 1.ª núm. 9, torpedero de 1.ª núm. 10, torpedero de 1.ª núm. 12, en tercera situación.

Diario de la Marina

PELIGROS, 3, MADRID

UN DISCURSO DE LLOYD GEORGE

El esfuerzo de Inglaterra

En la Cámara de los Comunes ha pronunciado Lloyd George un discurso, con motivo de la moción presentada de gratitud hacia el Ejército y la Marina de los dominios británicos.

Elogió a la Marina, y declaró que si ésta perdiese el dominio del mar, las esperanzas de los aliados quedarían aniquiladas.

«Nuestros Ejércitos de Francia, Mesopotamia y Egipto se habían visto aislados y reducidos por agotamiento.

Italia, privada de carbón y aprovisionamientos, hubiese sido presa fácil del enemigo, y los rusos, sin nuestra Armada, hubiesen sufrido un desastre al principio. Prusia hubiese sido la dueña de Europa, y hasta del mundo.

Ja más la escuadra inglesa cumplió un deber más grande. Como prueba de la labor realizada por la Marina de guerra inglesa, basta decir que transportamos 13 millones de hombres, dos millones de caballos, 25 millones de toneladas de explosivos y material de guerra y 51 millones de combustible para las flotas y necesidades de los aliados.

De los 13 millones de hombres transportados en los tres años de guerra, sólo perdimos 3.500 hombres, y de éstos sólo 2.700 por la acción de los submarinos enemigos, y 130 millones de toneladas de víveres.»

Luego se ocupó del Ejército, diciendo que el Cuerpo expedicionario, que en su origen era de 160.000 hombres, pasa hoy de tres millones.

«Hacia fines de Noviembre de 1914, Francia estaba salvada, y también Europa; pero casi no quedaba un hombre de su viejo Ejército.

En cuanto a las fuerzas de Siria y Mesopotamia, las tropas inglesas restauraron el prestigio de Inglaterra en Oriente, haciendo grandes alabanzas de French, Haig y Maudslayi. Lloyd George rechaza la calumnia alemana de que Inglaterra se sirva de otros para luchar, pues el 75 por 100 de los hombres que hay son ingleses, y el 75 por 100 también son pérdidas de ingleses.»

Terminó Lloyd George ensalzando la abnegación de todos los Ejércitos de mar y tierra.

De Palacio

Su Majestad la Reina doña Victoria guarda cama desde hace tres días a consecuencia de un enfriamiento.

Los médicos confían en que hoy podrá abandonar el lecho.

El primer ministro de Austria habla de paz

El señor Seidler, presidente del Consejo de ministros de Austria, ha pronunciado en la Cámara de «Sajonens», un notabilísimo discurso en el que, felicitándose de los triunfos obtenidos en el frente italiano, pone de relieve la mejor surgida entre la representación popular y el Gobierno.

«Nuestros propósitos, ha declarado, son los mismos que teníamos al principio de la guerra, la defensa de nuestra existencia contra la amenaza enemiga; la garantía de nuestra libertad, la libertad de acción y la salvaguardia de nuestros derechos, para participar en iguales condiciones en la lucha pacífica y mundial, esperamos un premio brillante.

Nuestros triunfos militares y las pruebas que hemos dado de nuestra fuerza y de nuestra existencia, que nada puede quebrantar, nos dan el indiscutible derecho de ser los primeros en pronunciar la palabra de paz.

Hemos permanecido en la idea de aceptarla, y continuaremos en el mismo propósito siempre, y cuando el adversario piense como nosotros, es decir, que no nos imponga condiciones unilaterales y opresivas y acepte condiciones que permitan una paz duradera y equitativa para los pueblos.

Desgraciadamente, los proyectos de guerra de nuestros adversarios permanecen obscuros, turbios e inspirados por sentimientos de odio; se exteriorizan de manera tan provocativa, que forzosamente hacen sospechar que nuestros enemigos más bien tratan de hacer imposible cualquier obra de paz.»

El ministro presidente termina diciendo que en estas condiciones los imperios centrales no pueden adoptar más actitud que la de continuar la guerra con toda la energía «a ultrances», confiados que de esta manera conseguirán su propósito.

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 Llimón, 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

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.

LLOYD DE ESPAÑA

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

Capital social: Pts. 1.000,000



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director-Gerente:

D. Alberto Marsden.

Esta Sociedad establece cuentas en participación con todas las personas y entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece entre otras muchas ventajas, las siguientes:
A LOS ASEGURADOS.—Facilidad para contratar los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.
Seguridad y rapidez en las liquidaciones de siniestros y averías.
A LOS SUSCRIPTORES.—Participación directa en cada negocio aceptado por la Sociedad y en la proporción que fije el interesado.—Liquidación mensual de los beneficios, que correspondan a cada partícipe, por los negocios realizados.
 Facultad para 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.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.ª de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

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

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Don Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requero é Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía, San Agustín, 2.

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 8.000 id.
 «BALMES»... de 6.500 id.

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

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.



ANUARIO DE SOCIEDADES ANONIMAS PARA 1918

Lujosamente editado por «Ilustración Financiera»

Un grueso volumen encuadernado, de más de 100 páginas de 17 1/2 x 2 1/2 con reseñas económico-financieras de unas 3.000 entidades, 25 pesetas.

En preparación esta obra, que aportará datos de valiosísimo interés para toda persona de negocios, se hace indispensable su adquisición. Se avatara el libro con un inimitable prólogo del eximio hacendista

EXCELENTISIMO SENOR DON AGUSTO GONZALEZ BESADA
 Formatos de de muestra.—Se admiten pedidos de ejemplares y órdenes de publicación; se necesitan Agentes de anuncios quienes puedan interesar condiciones, previas referencias, á satisfacción, dirigiéndose á «Ilustración Financiera», Rodríguez San Pedro 60 Madrid.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST

No tiene cinta

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



YOST

con todas las demás

Colegio del Cardenal Cisneros

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

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

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 Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:

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

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.
 Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

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

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 de seos de éxito.—Internado con habitaciones amplias y atendidos los alumnos por el Director.—Pídanse reglamentos.

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

Preparación completa, a cargo: Tenientes coroneles Sánchez Pacheco y Martínez Lison, de Infantería y Artillería, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.

INTERNADO

ARENAL, 24

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficir a en Londres: 32, Victoria Street. S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construction and Armaments C.ª Ltd. at Asrrow 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 de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-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 «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «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 «Ski nuscher», 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 Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 70 buques de distintas clases.