

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 3, calle: dcha.-Tel. 2.031.

Madrid, Miércoles 1 de Agosto de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.901.

Nuestro comercio marítimo y nuestro material flotante mercantil

Empeño primordial en cuantos conocen la importancia del comercio marítimo para el engrandecimiento y riqueza del país es el de procurar por todos los medios que no se desnaturalice nuestra flota mercante. Claro es que semejante desnacionalización no se puede temer, manteniendo en toda su virtualidad las disposiciones legales que se oponen a que el tonelaje comercial español cambie de bandera y experimente variación en su propiedad; pero si se considera la extraordinaria demanda que para los transportes marítimos y las necesidades inherentes a la guerra se advierte en el extranjero, no llamaría la atención de que aun infructuosamente se practicasen algunas gestiones al objeto de que muchos barcos nacionales fuesen solicitados con ahínco para ser enajenados a entidades o Compañías extranjeras.

La situación de nuestra Marina mercante es, de momento, muy difícil y aun precaria, como diversas veces se ha podido demostrar; es el instrumento más eficaz para que el intercambio mercantil pueda verificarse; y no hay, por ahora, modo ni forma de mejorar sus condiciones, ni por el aumento de sus unidades flotantes ni por la ampliación de sus condiciones peculiares. Tal como es nuestra flota comercial hay que conservarla a todo evento.

La acción de los astilleros y factorías de construcción naval, aun cuando tenaz e intensa, es, por la razón misma de su organización industrial, bastante lenta, sin que se pueda acelerar.

Si ahora hace falta para nuestros transportes por mar el tonelaje disponible, mucho más necesario e indispensable habrá de ser cuando las circunstancias de la navegación se normalicen; por consiguiente, no es preciso esforzarse con recursos de argumentación para comprender que la desnacionalización de nuestra flota comercial implicaría una lesión enorme para el interés de la Patria.

Pero es obra de alta conveniencia nacional el procurar por todos los medios, no sólo que los barcos mercantes nacionales continúen sirviendo los intereses del comercio marítimo español, sino que éste pueda cada vez disponer para su natural desarrollo de cuantos elementos sea posible recabar.

Nuestro comercio marítimo está adquiriendo grandes amplitudes; todo el volumen de los transportes marítimos nacionales no circula en tonelaje español, porque no hay el suficiente para las cada día más apremiantes necesidades del tráfico; por consiguiente, lo que más interesa a nuestra Marina mercante es encontrarse en condiciones y situación de poder disminuir sus deficiencias en el número y en la calidad del tonelaje flotante para esas necesidades; y cerrar, por de contado, a piedra y a lodo, el portillo por donde pudieran eludirse las expresadas disposiciones gubernativas que se oponen a que los barcos mercantes de nuestra flota de transporte pueda cambiar de propiedad y de bandera.

Repetimos que esa eventualidad no es de temer; pero eso no quiere decir que no prosigan insistentes las gestiones que por parte de fuera se intenten a consecuencia de la extraordinaria escasez que para las necesidades del tráfico marítimo extranjero se advierten, y es del mayor interés que tanto la acción oficial como la particular presigan también acuerdos en oponerse a todo trámite a la desnacionalización de nuestro tonelaje marítimo.

Activando todo lo posible las construcciones navales nacionales, poniendo numerosas quillas, metódicamente y organizando el trabajo en nuestros astilleros, es indudable que esa gran actividad que ahora existe, por causa misma de las dificultades inherentes que determina la guerra europea, se aminorará notablemente. El comercio marítimo nacional, efecto de la gran restricción que experimenta la navegación, está en situación de plétora para un inmediato desenvolvimiento tan pronto como las circunstancias internacionales permitan normalizar los tráficos.

Para entonces todo el tonelaje disponible será insuficiente, y hay urgente necesidad de prever y proveer con tiempo a las exigencias de nuestro propio comercio marítimo que, naturalmente, ha de ser para nosotros el preferente; pues los tráficos exóticos ya se organizarán de modo que su desarrollo implique la satisfacción de sus apremios, que no deben incumbir a nuestra flota comercial ni ejercer

sobre ella ningún género de influencias que pudieran mermar en más o en menos su eficacia para las necesidades propias.

Cuanto en este sentido se indique y haga será poco; pues hoy por hoy la obra más meritosa que cabe hacer en pro de la Nación es ponerla en condiciones de que con el instrumento propio de los transportes marítimos se puedan satisfacer las propias necesidades del comercio nacional, y eso podrá lograrse con el patriotismo, con la abnegación, con el sacrificio y con la tenacidad de todos los españoles concentrados en ese trascendental objetivo.

EN LA CÁMARA DE LOS COMUNES

Discurso de mister Balfour

Los fines de guerra de los aliados. — La restitución a Francia de la Alsacia-Lorena. — Inglaterra y los Estados Unidos luchan sólo por la libertad. — Otras notas.

Contestando a una pregunta hecha por los diputados Bruce y Bayton, acerca de la declaración del Gobierno en cuanto a política de anexiones, manifestó lord Balfour, en nombre del Gabinete, que ya se había expuesto diversas veces, en líneas generales, cuál es su actitud, que depende, además, de numerosas y complejas circunstancias.

«¿Cómo ha de ser posible entrar ya en detalles ni anticipar nada de la labor que habrá de efectuar la Conferencia de la Paz que ponga término a la guerra?»

Toda declaración, hecha por un ministro responsable, se consideraría como una especie de compromiso, en cuanto a la actitud del Gobierno para el momento final.

Por ello sería peligroso hacer declaraciones en este sentido.

No se puede tratar de estos problemas con la misma precisión y desenvoltura con que se habla de problemas del pasado.

Nadie puede prever las condiciones en que se encontrará el mundo cuando llegue el momento de dilucidar las cuestiones planteadas. ¿Cómo podéis pedirme que arriesgue detalles de una cuestión de tan inmensa importancia?»

El que intentare hablar de ello haría un mal servicio al país.

De un modo general, creo, sin embargo, poder repetir:

«Nada de política imperialista, nada de indemnizaciones de guerra.»

Ciertamente no hemos entrado en esta guerra con los llamados fines imperialistas, ni tampoco para obtener indemnizaciones.

En ella entramos, y en ella permaneceremos, con un fin realmente altruista.

Estamos necesariamente en una situación diferente de varios de nuestros aliados; pues nunca vino al espíritu de ningún hombre de Estado británico, ni a ningún partido, que nuestro país entrase en la guerra para aumentar sus posesiones en el continente europeo.

Nos hallamos, como a los Estados Unidos les ocurre, en una situación diferente a la de los demás combatientes, y sería temerario profetizar lo que ha de hacerse; pero, desde luego, lo que deseamos es que Europa salga de esta lucha no sólo más libre, sino más estable; deseamos que desaparezcan esas causas que dividen a la Humanidad: el orgullo y la ambición, causa de todas las desigualdades.

No podemos, sin embargo, hacer declaraciones más categóricas, porque podríamos crear dificultades para nuestros sucesores por las afirmaciones que hubiésemos hecho.»

Se refirió después a Francia, y dijo que es menester apoyarla y ayudarla para que vuelva a ser lo que era antes del ataque preparado por Bismarck en 1870.

«Las provincias de Alsacia y Lorena—añadió—fueron arrebatadas a Francia por la fuerza, y no se ha extinguido desde 1871 el deseo ardiente de los alsacianos de volver a pertenecer a la gran República amiga.

Si ha de revisarse el mapa de Europa, como deseamos, puede haber alguien que dude que una de las modificaciones territoriales que deben figurar en primer término ha de ser la restitución a Francia de lo que le fué violentamente arrebatado hace cuarenta años?»

Por eso, mientras Francia lucha por Alsacia Lorena, nuestro deber ineludible es ayudarla con todo nuestro esfuerzo.

Claro es que Francia no combate solamente por Alsacia-Lorena; lucha también por su propia existencia.

La restitución a Francia de lo que le pertenece es una cuestión en la que estamos íntimamente interesados, pero sin ninguna mira egoísta.

En cuanto a fijar un criterio sobre los grandes problemas suscitados por la guerra, yo creo que es una locura pedir a una Asamblea

como ésta que tome un acuerdo firme. Yo ruego a mis honorables amigos se abstengan de expresar sus votos y sus esperanzas sobre asuntos tan importantes.

Los arreglos futuros no dependen sólo de nuestro Gobierno, ni de otro cualquiera aisladamente.

Cuando llegue el momento, no dependerá el resultado de discusiones o votos que individualmente pudiésemos formular, ni de lo que una u otra nación puede desear especialmente.

Por hoy sólo debemos hacer comprender al mundo que nosotros no luchamos por amor a la lucha, y que deseamos la paz tan ardientemente como cualquier otra de las comunidades que sufren las pérdidas, cargas y sacrificio de la guerra.

La paz que deseamos es una paz que dure, no ya hasta que los pueblos hayan olvidado los horrores presentes, sino que se base en el desarrollo de la moralidad nacional y de la justicia.

Queremos, además, una paz que implique modificaciones en los asuntos políticos europeos, que suprima toda clase de balances de Potencias, convirtiendo a los pueblos en agrupaciones, en comunidades que hagan imposible la vida a los perturbadores de la paz.

¿Cómo Austria y Alemania van a liquidar sus problemas interiores?»

Nosotros esperamos que la autocracia alemana ceda el paso a un Gobierno libre.

¿Cómo podéis discutir—les preguntamos nosotros—para llegar a una paz duradera, si no tenéis ninguna comunidad basada en la voluntad del pueblo, y todos vuestros organismos están obsesionados con los propósitos de dominación universal?»

Al propio pueblo alemán es a quien corresponde trabajar para su salvación.

Las naciones deben hacer su carta de libertad, basada en sus propias ideas, en sus tradiciones y en sus esperanzas.

Cuando Alemania llegue al nivel de los Estados Unidos y de Inglaterra, se habrá eliminado uno de los grandes motivos de perturbación de la Historia europea.

Ignoro hasta qué punto las ideas de democracia que acabo de invocar van tomando desarrollo en Alemania, y si podremos nosotros ver aún establecidas esas normas de fraternidad e igualdad en el país enemigo; pero aunque no quiero hacer profecías, confieso que, mientras tanto, la seguridad de Europa no será un hecho.

Hasta que Alemania adquira su libertad, la paz no puede asegurarse.

Si la guerra terminase por una paz alemana, ésta sería sólo el preludio de nuevas guerras.

Pero si termina por la paz admisible para los Estados Unidos e Inglaterra—y cito a estos dos países por ser los únicos que no tienen intereses egoístas en esa cuestión—; si la paz pueden aceptarla la conciencia norteamericana y la inglesa, y todos nuestros aliados que luchan por su existencia, entonces será la bendición final para Alemania y para el resto de la Humanidad, porque, cuando menos, en ella habrá alguna posibilidad de que dure no sólo después de nuestra generación, sino que llegue a un desarrollo internacional, que hará imposible para nuestros hijos toda idea de que puedan repetirse estos horrores de ahora.»

Después del discurso de Balfour. — Una pregunta. — Aclarando el alcance de la declaración.

Londres, 1.º.—Después de haber terminado su discurso en la Cámara de los Comunes Mr. Balfour, el diputado Holt preguntó si el Gobierno estaba de acuerdo con los aliados para presentar por la vía diplomática a Alemania la cuestión relativa a la evacuación y restauración de Bélgica, Francia y otros territorios ocupados.

Mr. Poincaré declaró que Mr. Balfour, en vez de atenderse a la situación general, había insistido con demasiado interés sobre otros asuntos.

Mr. Balfour, en uso de su palabra, dijo: «No he querido hacer declaraciones absolutamente definidas en relación con las medidas que deben adoptarse en Europa.

Mi discurso no debe interpretarse en ese sentido simplemente, pues he querido esbozar la respuesta a otros discursos, sin insistir ni sobre un punto determinado ni sobre otros.

He querido tan sólo pasar una ojeada sobre la situación general.»

Comentarios de la Prensa Inglesa.

La Prensa Inglesa comenta favorablemente el discurso de Balfour y aplaude sus declaraciones en cuanto a la necesidad para Francia de que le sea restituida Alsacia y Lorena.

Conviene los periódicos en que las declaraciones rotundas y claras constituyen una contestación muy expresiva al discurso del canceller alemán.

La próxima lucha económica

Diríase que todos los profetas de venturas se han puesto de acuerdo para vaticinar que cuando se acabe la guerra habrá orientaciones nuevas en el concepto económico mundial. Pero en esas orientaciones, ¿quién ejercerá predominio? ¿Cómo se podrá influir? ¿Con qué armas se logrará un lugar distinguido en la vanguardia de las naciones?»

He ahí una serie de preguntas acerca de cuya finalidad todas las presunciones son oloiosas. Claro es que se trata de hijos, de predominios, de ventajas pacíficas; que la misma extraordinaria violencia de la contienda que agoniza excluye, al parecer, para siempre episodios de tragedia; pero acaso la ruina económica a que parecen condenados no los pueblos débiles, sino los indiferentes, no es de por sí tan cruel, tan perjudicial, tan absorbente, como la que intenta berrar sus siniestros influjos con despotismos belicócosos?»

En esta concepción los directores de pueblos por la vía del trabajo y de la paz insisten en decir que es indispensable enmendar errores. Muy bien; pero ¿cuáles? Si con eso se quiere indicar que la buena fe comercial, la confianza en la lealtad del rival productor, la mutua hombría de bien en los procedimientos, en los tratos y contratos tendrá otras garantías y otros resultados que al presente, habrá que prevenirse contra egoístas o erróneas interpretaciones.

El predominio económico nunca deberá traspasar los límites de la honradez comercial. Si tú me ofreces un producto a cambio de una manufactura que están en discorde apreciación de valor intrínseco y extrínseco, ¿quién es el más hábil, el más fuerte, el más poderoso: el engañador o el engañado?»

Compréndese por esta imagen que si no preside una real buena fe en las relaciones económicas, y si no hay garantías efectivas para exigir responsabilidad de que el predominio económico se logre por medio de un intercambio honrado de productos, de industrias, de manufacturas; si un país, a la buena de Dios, como se suele decir, se fía de los tratados y de los convenios comerciales, y a virtud de su eficacia principia a verificar sus transacciones sobre una base de equidad económica, que luego en la práctica resulta engañosa, porque el país hábil, el país más fuerte, rompe sus compromisos económicos al ver que no favorecen sus objetivos en la forma que previamente había establecido y estipulado, no podrá existir confianza, ni seguridad, ni satisfacción entre el fuerte y el débil; entre el que cumple al pie de la letra sus compromisos, aunque le obliguen a esforzar sus energías productoras y comerciales más de lo que había pensado, y aquel otro que parapetado en su egoísmo económico solicita por encima de todas sus garantías y se considera libre de faltar a las convenciones que en el orden económico establecían sus relaciones de amistad comercial con el otro país a quien pretendía explotar y después ha visto que no le puede económicamente vencer.

Hay en perspectiva una contienda en el terreno económico; pero hay que fijarse en una cosa, y es en que las vicitudes y organizaciones de la producción y de la industria no evitarán que las naciones que tienen en el suelo y en el subsuelo riquezas inagotables por descubrir y por explotar no serán tan tontas que vayan a dejarse influir por la tiranía económica de aquellos otros pueblos que carecen de esas riquezas y que únicamente podrán colaborar con los primeros o prestádoles sus capitales para esas explotaciones o facilitándoles elementos de trabajo, brazos, máquinas o inteligencia y dirección para que esas riquezas inexploradas dejen de ser prosperidad negativa, actividad ociosa y, por consiguiente, inútil.

«Habrá que establecer fronteras económicas, límites de actividad; es preciso cotizar los valores respectivos y diversos que en el concepto y en la actuación económica difieren el potencial de unas naciones al de otras; pues si en esa teoría de la enmienda de los errores antiguos se funda el predominio futuro de las nacionalidades se corre el peligro de sembrar discordia entre pueblos amigos sólo porque unos son más fuertes, o más hábiles, o más ricos que otros; y de esa discordia podrá resultar antagonismo invencible tan dañoso para la paz duradera como fatal para la armonía de interés engendradora en un trabajo, en una actividad, en un tesón de buena ley, de lealtad y de entusiasmo.»

Si, hay que enmendar errores, habrá que rectificar el mapa económico del mundo; pero será menester que haya garantías para la lucha económica en tal forma que sean imposibles los atropellos, los abusos, las absorciones, las influencias del egoísmo.

España nada tiene que temer si la actuación económica se desarrolla con nobleza, pues en todos los terrenos de la producción, de la in-

dustria y del intercambio comercial no apela a sofismas, y es de creer y de esperar que la futura lucha económica no podrá perjudicarla, supuesto que entra en ella de buena fe, con lealtad y con buenas armas.

Reglamento del impuesto sobre explosivos

Sabido es que, con arreglo a la ley de 23 de Diciembre último, el día 31 de Agosto próximo cesará el actual monopolio de explosivos, y todos los artículos de este género quedarán sujetos a un impuesto especial a favor del Tesoro, pero con libertad de circulación.

Para desenvolver los preceptos de la ley y preparar el tránsito de un sistema a otro, la Gaceta acaba de publicar el oportuno reglamento, compuesto de 40 artículos y nueve disposiciones transitorias.

Las disposiciones del nuevo reglamento provisional atribuyen la alta inspección del impuesto sobre pólvoras y mezclas explosivas a la Dirección general del Timbre; señala dos tarifas, según los distintos artículos: una general, como contribución sobre el consumo, y otra especial para los productos extranjeros, como derechos sobre la importación.

Adopta, en general, el sistema de preclutas para los envases, y de «guías» para la circulación de éstos.

Prevé el alza de los tipos, caso de que el impuesto rinda anualmente menos de ocho millones de pesetas, y la rebaja de las tarifas, cuando produzca más de diez millones, y declara libres de derechos todos los productos explosivos españoles que se dediquen a la exportación.

Tales son las principales disposiciones del reglamento.

INFORMACION DE MARINA

Enseñanza gratuita para huérfanos.

El Diario Oficial del Ministerio de Marina publica la siguiente Real orden:

«En cumplimiento de lo dispuesto en Real orden de esta fecha y de acuerdo con lo propuesto por el director de la Asociación Beneficó-Escolar, el Rey (Q. D. G.) ha tenido a bien disponer lo siguiente:

1.º Se abre un concurso para proveer las plazas gratuitas que existen vacantes en la referida Asociación y que ésta ofrece generosamente para dar la instrucción a los huérfanos de generales, jefes y oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada.

El número de alumnos que podrán ingresar en los establecimientos de enseñanza afectos a la citada Asociación se expresan al final.

2.º Las plazas se proveerán por concurso atendiendo al orden de prelación siguiente:

A. Huérfanos de padre y madre.

B. Aquellos que ni por sí ni por su madre disfruten de orfandad.

C. Los huérfanos cuyos padres hayan muerto en campaña, naufragio o epidemia, dando la preferencia a aquellos cuyos padres hayan fallecido con empleo superior.

D. Los demás huérfanos, clasificados como en el grupo anterior.

Dentro de cada grupo será preferido en igualdad de circunstancias el de mayor edad.

3.º Para ingreso en los Colegios de primera y segunda enseñanza, el aspirante deberá haber cumplido siete años y no pasar de doce el día 1.º de Septiembre próximo. Se exceptúan los procedentes de los Colegios de huérfanos dependientes de este Ministerio si solicitan plaza dentro de los dos meses siguientes a su baja en los mismos.

4.º Para el ingreso en las Academias preparatorias será condición precisa que el interesado reúna la edad y conocimientos previos que le pongan en aptitud de ser admitido a examen en las Academias militares.

5.º Los aspirantes a estas plazas lo solicitarán de S. M. por conducto de este Ministerio en instancia acompañada de los documentos siguientes: Acta civil de nacimiento del huérfano, legalizada. Partida de defunción del padre y copia del último real despacho. Partida de casamiento. Fe jurada de la viuda de no poseer ni disrutar capital, renta, ni pensión alguna, nada más que la que percibe del Estado y de continuar en estado de viudez.

Esta fe jurada debe ser firmada por el tutor o persona encargada del huérfano, caso de no vivir su madre. Certificado médico de no padecer enfermedad contagiosa y de estar vacunado.

6.º Las instancias se admitirán en el Ministerio hasta la una de la tarde del día 1.º de Septiembre próximo.

7.º Los huérfanos y sus familias se someterán en un todo a los reglamentos de los Colegios o academias en que se les otorgue plaza, condición que se entenderá aceptada desde el momento que se presente a ocuparla el aspirante.

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 y Santander y Bilbao.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, a 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; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 10.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Purik», 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; «Seydlitz» y «Ski nischer» crucero tipo de «Scouts» 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 construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan». 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA Academia Sánchez Pacheco Preparación completa, a cargo: Tenientes 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

Jacomeirezo, 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.—Pidense reglamentos.

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

Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas. Como garantía irrecusable para las familias, ofrece este centro católico de enseñanza los resultados obtenidos desde su incorporación oficial en 1881; en Junio de 1916 obtuvieron nuestros alumnos:

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

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

LLOYD DE ESPAÑA

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

Capital social: Pts. 1.000,000



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director-Gerente:

D. Alberto Marsden.

Esta Sociedad establece cuentas en participación con todas las personas y entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de su empuje. 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. Pidense solicitudes y detalles en las oficinas, Prim, 5, Madrid.

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)



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

EL ATLAS

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

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



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

Delegados y Agentes en todas las poblaciones importantes.

VAPORES CO-REOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.º, de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

El primero de estos buques hace sus viajes directos a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a 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, Sres. Requena e Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerencia 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.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

YOST

YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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

