

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVI

Redacción y Administración: Peligros, 3, entr. dcha.-Tel. 2.931

Madrid, Sábado 11 de Abril de 1914

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.910

CUESTIONES MILITARES

La práctica en el generalato

Por motivos que no entra en nuestros propósitos examinar, se ha suscitado estos días la cuestión del ingreso en el generalato y del modo de desarrollar las aptitudes de los llamados a conducir las tropas.

No es nuevo este asunto dentro del programa progresivo que la opinión profesional española viene sosteniendo en periódicos, revistas, libros y conferencias.

Una carencia absoluta de créditos para esas maniobras que en todas partes tienen lugar viene produciendo que ni uno solo de los que mandan las brigadas, divisiones y Cuerpos de Ejército haya tenido ocasión de ver reunida la unidad superior, cuya dirección nominal le confía un cuadro orgánico que constituye una comedia de las mil que representa nuestra organización.

En tal estado, y distribuidos los Cuerpos que forman dicha unidad en guarniciones diferentes por las necesidades del acuartelamiento y otras razones diversas, es un mito entre nosotros esa compenetración indispensable que debe existir entre el general y sus subordinados.

Esto nadie lo ignora; pero nos hemos ido acostumbrando á ello y á considerarlo como cosa natural, sin tomar en cuenta las gravísimas consecuencias que por tal abandono han de producirse.

No puede nunca el estudio suplir á la práctica en ninguna profesión, y mucho menos en aquellas que, por su índole, son completamente experimentales.

Estudie cualquiera al pie de la letra cuanto se haya escrito sobre equitación, navegación, análisis químico u otro ramo cualquiera del saber humano, y quedese luego tan tranquilo esperando el momento de ejecutar lo aprendido.

Es seguro que se caerá del caballo antes de llegar á la esquina, que estrellará el buque confiado á su inexperta mano, ó que armará un lío tal con los reactivos, que sólo conseguirá quemarse los dedos con ellos.

Resulta verdaderamente incomprensible cómo siendo generales los que están al frente de las instituciones armadas se resignan á no disponer del medio más preciso para adquirir esa práctica que tanto necesitan para cubrir su responsabilidad en momentos supremos.

Es esta una cuestión fundamental que celebramos se ponga sobre el tapete, para repetir ante todos argumentos cuya evidencia salta á la vista de los menos versados en semejantes cosas.

Continuos perfeccionamientos de detalle, aconsejados por una constante realización de maniobras muy estudiadas, han llevado éstas en el extranjero á ser un trasunto de la guerra, todo lo fiel que puede permitir la carencia del factor principal, que es la acción efectiva del fuego enemigo.

Y esto no sucede solamente en los Ejércitos de las grandes Potencias. Hasta la pacífica Suiza adiestra de este modo á sus Estados Mayores, porque comprende que de otra manera tira por la ventana el dinero que gasta en sostener unas unidades que no pueden ser eficaces el día que se reúnan á las órdenes de quien jamás las vio ni las manejó.

Es útil, por lo tanto, ahora que con pretextos especiosos se lleva y se trae el nombre prestigioso y respetable de nuestro generalato, que la opinión pública se fije en una de las mayores deficiencias de nuestra arcaica máquina militar.

Fuerza es repetir que ésta se compone solamente de regimientos de minúsculo efectivo, dentro de los cuales se trabaja con fe sublime para aprovechar con fruto los escasos recursos disponibles, obteniendo resultados que no son inferiores á los que se logran en otras naciones.

Pero después vendrá la movilización á destruir ese trabajo con la llegada de unos reservistas que por su número harían imposible el funcionamiento de esos Cuerpos.

Y así es como lo recogerían unos generales que nunca los habrían mandado, para llevarlos á la lucha y obtener la victoria de que tan dignos son por sus relevantes cualidades y su elevado espíritu.

Esta es la realidad, y cuanto se diga en este asunto, separándose de aquélla, es vana palabrería que sólo puede conducirnos á un desengaño como el de 1898.

Náufragos salvados

Los periódicos de Veracruz publican extensa información acerca de un salvamento de catorce naufragos, llevado á efecto por el capitán y tripulación del trasatlántico español Alfonso XIII, llegado hace pocos días al puerto de Santander.

El hecho ocurrió durante la travesía del vapor español de Cuba á Méjico.

Cerca del Canal de Florida encontrábase desorientada, con grandes vías de agua, en inminente peligro de sumergirse, el bricabaca Mowat, de la matrícula de Filadelfia.

Cuatro días llevaba en aquella situación angustiosa, y en ese tiempo sólo acertó á pasar por allí una embarcación, que si fué unos momentos dulce esperanza de los naufragos del Mowat, pronto constituyó para ellos la más triste de las desilusiones: la del que ve alejarse definitivamente la única salvación posible.

Pasaron tres días más los tripulantes del Mowat en aquella angustiosa situación, cuando en la madrugada del 5 de Marzo divisó las luces del Alfonso XIII.

Apenas observó el Alfonso XIII las señales que le hacían, preguntó si necesitaban de sus servicios.

Por toda contestación los naufragos lanzaron al agua un salvavidas y se dirigieron al navío, que había moderado ya su marcha.

Llegaron los del bote á ponerse al habla con los del Alfonso XIII, y enterado el capitán de lo que demandaba situación tan aflictiva, dió las órdenes conducentes al salvamento, y tras larga faena, embarcaron en el Alfonso los catorce naufragos, que esperaban por instantes, esos terribles momentos de la más intensa de las agonías, que el Mowat se sumergiera. También embarcaron la documentación del barco y algunos efectos de mayor interés que pudieron transbordar.

Marinas extranjeras

Buque salva-submarinos.

Ha llegado á Spezia por sus propios medios el Anteo, buque salva-submarinos construído en Shiedan para el Gobierno italiano.

Apartándose del tipo corriente de buques de salvamento, el Anteo es capaz de seguir á las escuadras en tiempo de guerra ó durante las maniobras; así es que en el momento en que á un submarino le ocurra un accidente, el nuevo buque podrá estar listo y á mano para prestarle auxilio.

El buque tiene 165 pies de eslora por 78 de manga, lo que le da una enorme estabilidad. El peso total que puede suspender es de 400 toneladas, que pueden ser elevadas desde 200 pies de profundidad. Para ello está provisto de dos grúas de carga, instaladas para operar aislada ó conjuntamente, capaces de levantar 200 toneladas cada una, y dispuestas en forma que pueda variar la distancia entre los puntos de suspensión de 40 á 60 pies, según el tamaño del submarino, y meterse éste á bordo del buque Anteo.

Dos máquinas de vapor, de 200 caballos cada una, sirven las grúas y permiten levantar las 400 toneladas á una velocidad de cuatro pies por minuto.

El vapor para estas máquinas y para las propulsoras lo suministran dos calderas, cuya superficie de calefacción es de 200 metros cuadrados.

Además, mediante una disposición cuyos detalles no son conocidos, se pesca el submarino sin necesidad de buzo, lo cual permite efectuar los salvamentos hasta en profundidades á que un buzo no podría llegar.

NAVEGACIÓN TRASATLÁNTICA

Ruptura de un pacto

La Prensa londinense se ocupa estos días con especial atención de la ruptura del pacto que ligaba á las Compañías de Navegación más importantes de España y América.

En 1902, la Hamburg America Linie, de Hamburgo; la Nord Deutscher Lloyd, de Bremen; la Red Star, de Amberes; la Holland America, de Amsterdam, y la Compagnie Générale Transatlantique, de Francia, firmaron el pacto continental, y así pusieron fin á una competencia que amenazaba arruinarlas.

Las Compañías inglesas y yanquis se mantuvieron largo tiempo independientes.

En 1902, Pierpont Morgan, fundando el Trust del Océano, desencadenó una concurrencia desastrosa.

Frente á las cinco Compañías fusionadas, Morgan, es decir, la White Star, la Leyland y la Atlantic Tine, inglesas, y la Dominion y la American Line, americanas, otras fuertes Empresas de navegación, entre ellas la Royal Mail y la Cunard, siguieron independientes.

En Febrero de 1908 terminó esta guerra económica.

La General Pool fué aceptada por las Compañías de navegación.

Según el pacto, el transporte de las mercancías exportadas de Europa debía ser hecho con arreglo á la misma tarifa.

Igual sucedería con el transporte de los pasajeros de camarote.

En cuanto al transporte de emigración, los beneficios del mismo irían á parar á fondo común, el cual se repartirían las Compañías.

Durante seis años la General Pool ha sido cumplida escrupulosamente.

Pero la Hamburg Amerika, que bajo la dirección de Herr Ballin, amigo del Kaiser, ha tomado prodigioso desarrollo y ha botado recientemente al agua el gigantesco Imperator, pidió que fuera aumentada su parte, en detrimento del Nord Deutscher Lloyd.

No obtuvo satisfacción, y redujo de 200 á 120 marcos el precio del pasaje de los emigrantes á Nueva York.

Las Compañías inglesas respondieron rebajando en cuatro dólares el precio del pasaje de los Estados Unidos á Europa, y en dos y medio el del viaje desde Europa á los Estados Unidos.

HORRIBLE CATASTROFE

EXPLOSION DE UN DIRIGIBLE

Un muerto y varios heridos.

ROMA, 11.—En Cantù, lugar próximo á Milán, ha hecho explosión y ha quedado completamente destruído el dirigible Città di Milano.

Parece que el dirigible se había visto obligado á aterrizar por haber sufrido una avería en el motor; al lugar en que se hallaba el aparato acudieron unos aldeanos, y como muchos de ellos estuviesen fumando, sin duda una chispa de los cigarrillos hizo que se inflamase la cubierta y produjo la explosión.

El pánico fué enorme.

A bordo del dirigible se hallaban el comandante de Artillería Dalfabbro, piloto; el capitán del mismo Cuerpo Agostoni, y dos mecánicos; todos ellos resultaron heridos, y también sufrieron graves quemaduras muchas de las personas que se hallaban cerca del aparato al producirse la explosión.

Ha fallecido uno de los heridos. Algunos de los restantes se hallan moribundos.

Tenía el dirigible 11.500 metros cúbicos de capacidad y fué construído por el ingeniero Forlanini y comprado á éste en 400.000 liras por la ciudad de Milán, quien lo regaló al Ejército.

La impresión producida en el público por este accidente ha sido inmensa.

El conde de Turín, primo del Rey é inspector general del Ejército, ha ido á Milán para abrir una información sobre las causas del siniestro del dirigible.

Entre los heridos por la explosión figuran cuatro señoritas, hijas del capitán Agostoni, que iban á bordo.

El asunto Caillaux

Declaración de un periodista.—Dos nombres.

PARÍS, 11.—El juez instructor del proceso Caillaux ha interrogado al publicista M. Vidal.

Este ha declarado que advirtió en cierta ocasión á M. Souvintot que Le Figaro iba á publicar tres cartas dirigidas por M. Caillaux á su esposa. Este proyecto dijo conocerle el declarante por conducto de un amigo de Calmette, cuyo nombre no podía revelar.

Añadió el deponente que le constaba que el director de Le Figaro buscaba elementos que robustecieran la campaña que hacía contra el ministro.

El ministro de Justicia someterá en breve á la firma del presidente de la República dos decretos. Por uno de ellos, M. Herveaux es nombrado procurador general. Por el otro, M. Fabre, que desempeñaba este cargo, es nombrado primer presidente del Tribunal de Casación de Aix.

Asociación de Retirados por Guerra de España

Esgr ma 7.

El día 12 del actual, á las diez de la mañana, celebrará esta Asociación Junta general extraordinaria, para tratar de asuntos urgentes y de gran trascendencia en pro de la clase.

Recomendándole su asistencia á dicho acto, por ser muy conveniente.

Madrid, 6 de Abril de 1914.—El secretario, Julián Santamaría.



RETRATO DE S. M., PINTADO POR EL SR. OLIVER

NUESTRA POTENCIALIDAD MILITAR

Fruto de añejos errores

Base ilusoria.

Los datos numéricos que se obtienen comparando los gastos de Guerra en las diversas Potencias con los resultados orgánicos obtenidos en las mismas no acusan inferioridad manifiesta en nuestro estado militar.

En efecto: Alemania con un gasto anual de 1.088 millones de pesetas sostiene 50 divisiones orgánicas y 10 de Caballería; luego con 205 que nosotros empleamos nos correspondería tener 11,3 grandes unidades; es así que poseemos 15 y no parece que estemos mal.

Francia emplea 933 para contar con 42 divisiones orgánicas y ocho de Caballería, y en este caso, ni aun deberíamos llegar á 11, puesto que el resultado de la proporción es 10,9.

El gasto por división de una ú otra clase es de 18,1 millones en las tropas del Kaiser, de 13,6 en las francesas y de 13,6 en las españolas.

También en esta comparación vamos ganando; pero falta ver ahora cómo son las divisiones en los tres Ejércitos mencionados.

Para formarnos idea completa, estudiaremos los componentes de dichas unidades, sin ocultar las deficiencias de las nuestras.

En la situación á que hemos llegado, bajando peldaño por peldaño la escalera de los desastres, se impone hacer un franco examen de aquélla y buscar sin demora remedios eficaces.

Así solamente podremos eludir el día de la verdad las tremendas responsabilidades que la opinión pública había de exigirnos, atribuyendo á las instituciones militares culpas que no tienen.

La Infantería.

Examinando lo que aparece sobre el papel, resulta que las divisiones alemanas, francesas y españolas tienen una cantidad igual de infantes, puesto que todas constan de 12 batallones á mil fusiles en el momento de la movilización.

Pero viniendo al terreno real hay que observar que nuestros terceros batallones no existen en tiempo de paz y comenzarían á formarse en el citado instante de entrar en campaña.

Nadie que sepa lo que es Infantería se hará la ilusión de que esos terceros batallones puedan salir y prestar servicio hasta dos meses después de estar formados.

Vemos, en consecuencia, que durante el período inicial, que es cuando las guerras se deciden, porque es difícil enmendar la situación creada después de los primeros combates, nuestras divisiones tendrían un tercio menos de fuerza que sus contrarias y el alto mando se vería obligado en sus cálculos á tener en cuenta esa inferioridad.

No es esto sólo. Los batallones de Francia y Alemania se acercan en su efectivo de paz á los 700 hombres; es decir, que sólo necesitan incorporar 300 reservistas de las clases que lleven dos años escasos separados de filas.

Nuestros tienen en su mayoría 200 individuos de tropa y se verían obligados á llamar 800 más, entre los que habría personal con cuatro años de estancia en sus hogares.

En tales condiciones, la lucha tendría que resultar muy desigual y de poco serviría el admirable espíritu de la oficialidad y las excelentes dotes de nuestros soldados.

La Infantería es algo más que una reunión de hombres con fusiles y el armamento moderno agrava las deficiencias de la instrucción.

Lea quien lo dude unas «Advertencias generales á los jefes de Sección» que publica el Memorial de Infantería de este mes con la firma prestigiosa del general Barga, y se convencerá de lo que es preciso para que las unidades respondan á la misión para que fueron creadas.

Señalado el mal, no es difícil indicar el remedio: hágase poco á poco que los regimientos consten de tres batallones con 500 plazas, por lo menos, en todo tiempo.

Mientras tanto no estaremos en posesión de una Infantería capaz de medirse con las de otros Ejércitos, aunque intentemos echarlo á barato con el recuerdo de otras épocas en que vencimos, porque la superioridad orgánica estaba de nuestra parte.

La Caballería

Otro tanto puede observarse en el Arma de los jinetes, donde los defectos son más irreparables, porque la instrucción es más larga y no cabe en ella improvisaciones que tampoco hemos admitido en la Infantería.

Los escuadrones extranjeros están constantemente con el efectivo de guerra en hombros y caballos, y al salir á campaña se les quitan los que no inspiran confianza.

Aquí saldrían con 50 ó 60 caballos ó se completarían con reservistas y ganado procedente de una reserva que no está preparada siquiera, haciéndoles perder de este modo todas sus condiciones maniobreras.

Aparte de esto, sólo tenemos una división de dos brigadas, y tres de éstas independientes del servicio de exploración lejana, sin el cual los Estados Mayores caminarían á ciegas sobre los movimientos del enemigo.

Se ve claro que es indispensable organizar nuestra Caballería como están todas las del mundo, sin pretender aumentar sus efectivos en la movilización, porque esto no es posible.

Y además, tener tres divisiones de tres brigadas con todos sus elementos para que sirvan de cortina al enemigo y descubran sus planes combatiendo á los jinetes adversarios.

Digan lo que digan los que anunciaron la decadencia del Arma, ésta conserva su valor ante los fusiles y los cañones modernos, como pudo verse en Mars-la-Tour y en Custozza.

Abd-el-Kader, el moro amigo nuestro ahora, que manda la jarca en Taxdirt, confiesa que si Cavalcanti hubiese llevado aquel día 700 jinetes en vez de 70, hubiera destruído á su gente por completo.

La Artillería.

Al llegar á este punto, confesamos que no sabemos por dónde empezar; tantas son las deficiencias de un Arma que sólo posee una oficialidad brillante y unas unidades minúsculas, aunque bastante bien preparadas.

Nuestros Cuerpos de Ejército se presentarían con 12 baterías y 48 piezas ante 30 de aquéllas y 120 cañones en el caso de lucha con Fran-

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.588; Cabo Traosa, 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 Traalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Cruz, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silletro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibatzábal, 742; Luchana, 396; 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, en el Ministerio.

La Mutuelle de France et des Colonies

Sociedad de Seguros Mutuos sobre la Vida

SOMETIDA A LA VIGILANCIA DEL ESTADO FRANCÉS Y DEL ESTADO ESPAÑOL Registrada en Francia de conformidad a la decisión ministerial de 13 de Marzo y 19 de Junio de 1907.—Inscrita en el Registro especial establecido en el Ministerio de Fomento por la ley de 14 de Mayo de 1908.

DOMICILIO SOCIAL: LYON (Francia)

DELEGACION ESPAÑOLA: Plaza del Teatro, 3, y Rambla Santa Mónica, BARCELONA

Constitución en 15 años
 DE UN CAPITAL EN EFECTIVO
 PERMITIENDO A CADA UNO ASSEGURARSE:
 un Dote para los HIJOS,
 una Pensión para la VEJEZ,
 una Herencia para la FAMILIA,
 un Libramiento de QUINTAS
 por entregas mensuales de 6 PSETAS
 en adelante sólo durante 14 años.

SUSCRIPCIONES REALIZADAS (RAMOS VIDA Y FALLECIMIENTO)

Fin 1896... 1 millón 617.000 frs.
 Fin 1900... 60 millones 954.900 frs.
 Fin 1905... 410 millones 845.900 frs.
 Fin 1910... 983 millones 383.900 frs.
 31 Mayo 1913... 1.242 m. 586.400 frs.

Más de 500.000 suscriptores.

Según lo prescrito en el artículo 22 de los Estatutos, los fondos de las Asociaciones se invierten en valores públicos del Estado español y se depositan en el Banco de España.

Los rendimientos que se obtienen en La Mutuelle de France et des Colonies, tanto para las Asociaciones en caso de Vida, como para las Asociaciones en caso de Fallecimiento, exceden en mucho a los obtenidos en cualquiera otra Compañía de Seguros sobre la Vida.

Para más detalles, dirigirse a la Delegación española de La Mutuelle de France et des Colonies, Plaza del Teatro, 3, Barcelona, ó a la Dirección en Madrid: Pélizos, 3.

Anuncio autorizado por la Inspección de Seguros (art. 37 del Reglamento de 28 de Julio de 1908).

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO 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 Telegrafos, 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 e 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: 52, 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., retralladoras y municiones.—Fábricas que poseen esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furness); fábricas de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Smith y Crayford; fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Piacenza (Piacenza de las Armas Co. Ltd. Piacenza-Guipúzcoa-España); fábricas de cartuchos metálicos de Birmingham; fábricas de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchos de Dartford; fábrica en North Kest, para proyectiles; pólvoras de dinamita y Kynostone.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «Delfin» cañón, buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 25.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Amirante Grant» y «Coronel Bolognese», cruceros tipo de «cruiser», clase de 2.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Bulwark», crucero de primera clase, de 13.200 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 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Liberdade», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Camioneros de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 15.550 toneladas y 23.000 caballos; «Seydlitz» y «Ski» crucero tipo de «cruiser» clase de 2.300 toneladas y 17.000 caballos; «Domina», buque de combate de 16.550 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; «Argo», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 26.000 caballos; «Aboukir», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.000 caballos; «Kuroki», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en los 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 han construido 70 buques de distintas clases.

COLEGIO DEL CARDENAL CISNEROS

De primera y segunda enseñanza incorporado al Instituto de San Isidro.

Costanilla de Santiago, número 6, primeros

Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO

DOCTOR EN CIENCIAS FISICO-MATEMATICAS

En este Colegio se adquiere la enseñanza primaria en sus tres grados de párvulos, elemental y superior. La segunda enseñanza, hasta recibir el grado de bachiller, y las asignaturas de Dibujo, Idiomas y Caligrafía. Los honorarios para alumnos externos son los siguientes:
 Primera enseñanza.—Clase de párvulos, 10 pesetas; ídem elemental, 15 ídem; ídem superior, 20 ídem.
 Segunda enseñanza.—Una asignatura, 20 pesetas; dos ídem, 35 ídem; primer curso completo, 35 ídem; cualquiera de los siguientes, 45 ídem.
 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 1912 a 1913 que fué el siguiente:

PREMIOS	Sobresalientes.	Notables.	Aprobados.	Suspensos.	TOTAL
33	172	113	54	2	341

VAPORES CORREOS TRASATLANTICO

DE

P. 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 a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realiza 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 Lespés, Tetuán, 14.

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

Servicios de la Compañía Trasatlántica

Línea de Buenos Aires.

Servicio mensual saliendo mensualmente desde Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; empujando el día de regreso desde Buenos Aires; el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz y Barcelona. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de New-York, Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Barcelona el 25, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Vera Cruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 27 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasbordo en Puerto Méjico, así como para Tampico con trasbordo en Veracruz.

Línea de Cuba Méjico.

Servicio mensual a Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para el Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de «Escuela-Colombia».

Línea de Venezuela Colombia.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabánilla, Curaca, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de Navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curaca y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

Línea de Filipinas.

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 8 Enero, 5 Febrero, 5 Marzo, 2 Abril, 23 Mayo, 23 Junio, 23 Julio, 23 Agosto, 17 Septiembre, 15 Octubre, 12 Noviembre y 10 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes ó sea: 28 Enero, 25 Febrero, 23 Marzo, 22 Abril, 20 Mayo, 18 Junio, 15 Julio, 12 Agosto, 9 Septiembre, 7 Octubre, 4 Noviembre y 2 y 30 Diciembre, directamente para Singapur demás escalas intermedias que a la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Fernando Poo.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 5, de Alicante el 8, de Cádiz el 7, directamente para Tánger, Casablanca, Málaga, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

Regreso de Fernando Poo el 5, haciendo las escalas de Canarias, y de la Península indicadas en el viaje de ida.

Este vapor admite 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.

También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.—La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarcan en sus buques.—Para rebajas á familias, precios especiales por camarotes de lujo, rebajas en pasajes de ida y vuelta y demás informes que puedan interesar al pasajero diríjase á las Agencias de la Compañía.

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el servicio de Comunicaciones Marítimas.—Servicios Comerciales.—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

Azopardo & C.ª

Consignaciones Embarques Aduanas y Fletamentos Cadiz (ESPAÑA)

CASA RECOMENDADA "EL PRECIO FIJO"

41, PRINCIPE, 41 - MADRID

Fábrica de ropa blanca, Equipos para novia, Batas, Faldas seda y lana, Sombreros, Capotas, Vestididos para niño y Canastillas para recién nacidos.

Fábrica de blusas.—Todo á precios de almacén. Única casa de EL PRECIO FIJO

J. DALMAU MONTERO, S. en C.



Barómetros, Migrómetros, Termómetros, Anemómetros, Gemelos de teatro y de campaña, Aparato de física, Cintas, Metros, Niveles de todas clases, Estuches de compases, etc.

Fabricación y reparación de aparatos de medida eléctrica
 Ronda Universidad, 20 BARCELONA
 Fuentes, 12 (junto á Arenal) MADRID

Gran Relojería de París

FUENCARRAL, 59, MADRID



EL FANTASTICO (Gran novedad)

Para adquirir este reloj ó cualquier otro, da la casa grandes facilidades á los señores Jefes y oficiales y clases de la Armada.

En níquel, con buena máquina, garantizada, caja moda, extraplano... 25 ptas.
 Idem, máquina extra, áncora, rubies... 35 »
 En caja de plata con máquina extra, de áncora, 15 rubies, decoración artística ó mate... 40 »
 En 5, 6 y 8 plazos, respectivamente.—Al contado se hace rebaja del 10 por 100. Se mandan por correo certificados con aumento de 1,50 pesetas.

Carreras Militares

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco.

Preparación completa, á cargo: Tenientes coroneles, M. Peralta y Ortega; Comandante Sánchez Pacheco; Capitanes, Casti lo, Berzosa y Martínez, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.—INTERNADO

ARENAL, 24