

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVIII

Redacción y Administración: Peligros, 3, anillo. Dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Jueves 2 de Noviembre de 1916.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14 683

## LOS AUXILIARES DE ALEMANIA

### La acción de Turquía

Después de la campaña sostenida por el Imperio de la Media Luna contra los tres Estados balcánicos, aquél se vio casi reducido a sus dominios asiáticos, y si conservó un pie en Europa fué debido a que Rusia e Inglaterra no quisieron, por motivos diversos, que los Dardanelos y Constantinopla cambiasen de dueño. Alemania necesitaba abrirse paso hacia Oriente para contrarrestar de algún modo el poderío naval inglés, y buscó en Turquía la base de sus proyectos, sin que su labor diplomática tropezase con grandes obstáculos, porque el moribundo Estado se agarró a su nuevo protector como a tabla salvadora.

Aun dispone el Sultán de unos veinte millones de súbditos, y nadie ignora que el soldado otomano reúne excelentes condiciones militares y se bate gallardamente cuando está bien dirigido.

Los oficiales germánicos que emprendieron la tarea de reorganizar las tropas turcas, siguiendo la obra comenzada por von der Goltz, no encontraron medio ambiente favorable a su trabajo, por las divisiones constantes de los partidos, que infundían en el ánimo del Comendador de los creyentes.

Stambul fué siempre un vivero de intrigas, y no se descuidaron los agentes de Francia y de la Gran Bretaña en combatir a toda costa la influencia alemana; pero la constancia benedictina de dichos oficiales iba logrando sus efectos bienhechores de un modo lento, aunque seguro, cuando estalló la guerra.

Planteados el conflicto, la cancillería berlinesa logró en seguida que Turquía se declarase en su favor, preparando con gran diligencia dos expediciones contra Egipto y la India.

Para detener la primera, los ingleses idearon el ataque a los Dardanelos; contra la segunda se envió a los rusos del Cáucaso, y algunas tropas británicas llegaron a la cuenca del Eufrates.

La bravura de las divisiones otomanas que se opusieron al avance por la Península de Gallipoli, bien dirigida por jefes tudescos, hizo fracasar ruidosamente el plan, originando un desastre que cubrió de oprobio a la nunca vencida bandera inglesa.

En Asia, los turcos se han sostenido en Armenia, y han derrotado al contingente inglés que vino a Mesopotamia, cogiendo prisionero a su núcleo mejor en Kut el-Amara.

Después, la entrada de los austroalemanes a través de Servia completó la obra, estableciendo la unión entre sus fuerzas y las de sus auxiliares búlgaros y otomanos; que no parece correr peligro por ahora, puesto que el concurso de Rumanía no ha logrado cambiar el aspecto de los sucesos en los Balcanes.

Soldados del Sultán combaten contra Sarraíl, figuran en el ejército de la Dobruja, y refuerzan las líneas del Dniéster frente a los rusos.

Y ese número de tropas tiende a crecer considerablemente por la capacidad organizadora de los alemanes que saben utilizar los recursos que aun ofrecen las provincias turcas, ricas en hombres bravos y sumisos.

Puede afirmarse que la acción de Turquía ha sido preciosa para los Imperios centrales, que no tendrían sin ella la favorable situación militar en que se encuentran colocados.

Lo mismo puede decirse de la ayuda búlgara, y forma contraste el inteligente empleo de esas dos naciones con la torpe utilización que los directores de la Entente han hecho de Bélgica, Servia, Montenegro y Rumanía.

Las leyes primeras ya no existen; la última se encuentra gravemente amenazada; mientras Turquía y Bulgaria ven abrirse un porvenir que compensará sus sacrificios y restituirá sus heridas anteriores.

Todo es consecuencia del estudio y del método; no consiste en que los alemanes sean superhombres, ni mucho menos.

### Los reformistas en Portugal

Lisboa, 2. — Ayer se celebró el banquete en honor de los reformistas españoles. Asistieron unos noventa comensales, en su mayoría diputados, escritores y periodistas.

Presidió el ministro del Trabajo, que tenía a su derecha a D. Melquiades Alvarez y a su izquierda al ministro de Portugal en Madrid.

El ministro del Trabajo inició los brindis, levantando su copa por el jefe del Estado de la nación amiga.

El «leader» de la mayoría en el Senado usó de la palabra para leer la adhesión del general Correiá Barreto y afirmó que España y Portugal no podrán vivir desunidas.

A continuación D. Melquiades Alvarez pronunció un notable discurso ensalzando las ventajas de la confraternidad hispano-portuguesa, saludando al Presidente de la República y encomiando la política desarrollada en Portugal y sus leyes de carácter obrero.

Habló de la neutralidad de España en la guerra, que debe ser benévola para los aliados.

Habló después el gran orador Alejandro Braga, que pronunció un discurso de admiración a España, y dijo que la sangre vertida por los portugueses es también una garantía para los españoles.

También brindaron el doctor Carneiro de Moura, Silva Passos y el Sr. Zulueta.

Por último habló el ministro del Trabajo, que terminó con un viva a España, contestado con calurosa unanimidad.

Los reformistas emprendieron el regreso a Madrid anoche.

### La construcción naval en Inglaterra

El *Journal of Commerce* estima así las pérdidas de la Marina inglesa durante la guerra:

Buques que han dejado de construirse por causa de la guerra, 1.700.000 toneladas; pérdidas de guerra directas, 1.250.000 toneladas; buques que no se han construido, por carestía excesiva de los materiales de construcción, un millón de toneladas. Total, 4.220.000 toneladas.

Sólo en los primeros meses de este año la construcción de buques acusa una disminución de 800.000 toneladas, comparada con tiempos normales.

## DE TEATROS

### COMEDIA

#### «El verdugo de Sevilla»

La obra estrenada anteanoche en el teatro de D. Tirso, titulada *El verdugo de Sevilla*, es un «casi sainete», según el cartel, y no sé si habría que añadir «casi original» de García Alvarez y Muñoz Seca, aunque el cartel la dé como «original del todo».

Lo que sí puedo decir es que eso de «casi sainete» no es cierto, porque la palabra «casi» significa, en toda tierra de garbanzos, una aproximación grande a la cosa con que se compara, y la «astracaná» (no se puede llamar como ella) de dichos autores está muy lejos del «sainete»; de modo que lo de calificar de «casi sainete» a *El verdugo de Sevilla* debe ser un chiste más de García Alvarez y Muñoz Seca, que con el afán de meter chistes los meten hasta en el cartel.

Bueno; sea como quiera, lo cierto es que el público aplaudió a rabiar al final de todos los actos, que los autores salieron a escena muchas veces, y que, a pesar de que una pequeña parte de público sensato quiso protestar al terminar el tercer acto, se impuso la parte sin sentido común, que era mucho mayor, y el éxito fué un hecho.

Yo lamento el éxito, aunque me alegro por sus autores; y digo que lamento el éxito porque si la obra hubiera sido protestada, demostraría que el público habría entrado por el buen camino y García Alvarez y Muñoz Seca, que tienen talento para dedicarse a otro género más artístico, nos darían comedias mejores, con lo cual todos ganaríamos; el público en sensatez, el empresario en dinero y los críticos en mejor empleo de sus facultades; porque ser crítico para dedicarse a juzgar estas cosas casi no vale la pena, hasta el punto de que debería tomar la crítica el acuerdo de no dedicar una sola línea a estas astracánadas.

Pero García Alvarez y Muñoz Seca hacen bien, porque, como dijo el clásico:

«El vulgo es necio, y pues lo paga, es justo hablarle en necio, para darle gusto.»

Conque ya lo saben ustedes, mis queridos amigos, a dar gusto a ese publicito.

La interpretación merece párrafo aparte.

Si no supiéramos de antiguo lo inmenso que como cómico es Bonaté, interpretando el «bonillón» de *El verdugo de Sevilla* se habría consagrado como tal. No cabe mayor verisimilitud en la caracterización, ni en los gestos, ni en las acciones. Es definitivo.

Muy bien las señoras Cortés, Muñoz y señorita Carboné; especialmente esta última, que

vistió con elegancia e interpretó con gran acierto su desquiciado personaje; y, por último, nuestro aplauso sincero para González, Zorrilla, Asquerino y Espantaleón, que se distinguieron mucho en un inglés, muy bien caracterizado.

«Lástima grande que esta interpretación se haya empleado en *El verdugo de Sevilla*, digno no sólo de ser interpretado por cómicos de la legua y ante un público de analfabetos.

Y como postdata a estas cuartillas diremos que nos parece mal, rematadamente mal, que en el teatro de la Comedia se pongan en escena cosas como ésta, lo cual ya no es culpa del público, ni de los autores; pero quizá lo sea de los críticos.

Maquiavelo.

### La acción de los submarinos

Hundimiento del vapor «Risey».—Faltan cuatro tripulantes.

El Havre, 1.º.—Han desembarcado en este puerto los tripulantes del steamer noruego «Risey», hundido por un submarino.

Dicen que después de ser torpedeado el buque, la tripulación se instaló a bordo de dos balleneras de salvamento, siendo abandonadas ambas embarcaciones por el submarino.

En una de ellas iban cuatro noruegos y un sueco, que fueron recogidos por un torpedero. En la otra se embarcaron dos noruegos y cuatro españoles, de los cuales no se ha vuelto a tener noticia alguna, siendo creencia general que han perecido todos ellos.

Dos de los españoles procedían de Málaga, y se ignora de dónde procedían los otros dos, por haberse llevado sus documentos cuando embarcaron a bordo del ballenero.

Otro vapor hundido.—Arribo de su tripulación.

Cartagena, 1.º.—Un submarino alemán ha hundido el vapor italiano «Fedete», de 3.000 toneladas, en aguas del cabo Palos.

El hecho ocurrió ayer, a las nueve y treinta de la mañana.

El «Fedete» procedía de Savona y se dirigía a Hull.

Se salvaron sus 26 tripulantes en dos botes, llegando al cabo de Palos esta madrugada, donde recibieron auxilios, siendo trasladados en carruajes a Cartagena.

El mismo submarino hundió momentos después al vapor noruego «Dette», salvándose la tripulación, que fué convenientemente atendida por el cónsul, Sr. Callamarí.

Dicen los tripulantes que no les dieron tiempo ni para salvar los documentos.

Se sabe que existen en las aguas del cabo de Palos tres submarinos.

Noches pasadas, a la entrada del puerto de Cartagena, se vio que un bote grande pesquero hacía señales a un sumergible, viéndolo un pescador.

### Telegramas de la costa

Aumenta la emigración.—Salida del vapor «Caroline».

La Coruña, 1.º.—De día en día aumenta la emigración para América, especialmente a Cuba. Los vapores de la Transatlántica tienen comprometidos los pasajes para dos meses.

Hoy salió el vapor francés «Caroline», que llevaba a bordo 1.200 emigrantes, dejando 500 sin embarcar por exceso de pasaje.

Algunos emigrantes llevan en La Coruña veinte días esperando turno.

Las obras del puerto de Valencia.

Valencia, 2.º.—Desde hace varios días la Prensa local viene ocupándose en criticar la actuación de los contratistas de las obras del puerto y la dirección de la misma, confiada al ingeniero Sr. Fúster. La Junta de Obras del puerto en varias sesiones censuró la actuación de dicho señor.

En la sesión de anoche se discutió ampliamente el pago a los contratistas de ciertas cantidades.

Ignórase si está relacionado con la campaña contra la contrata de dichas obras el despido realizado anoche de todos los obreros empleados en dichas obras, y que son unos cuatrocientos cincuenta.

La noticia es comentadísima.

Movimiento marítimo en el puerto de La Luz.

Las Palmas, 2.º.—Ayer terminaron las maniobras militares, realizando ejercicios de tiro al blanco las baterías de obuses y cañones que defienden la plaza, a presencia del gobernador militar.

Para Liverpool salieron esta madrugada dos vapores ingleses conduciendo 15.000 racimos de plátanos. Igualmente zarparon para los Estados Unidos dos barcos balleneros con 2.000 barriles de grasa líquida de ballenas pescadas en aguas de este archipiélago.

## DE UNA CONFERENCIA

### El tráfico marítimo y los torpedeamientos

De una notabilísima conferencia que el ilustre ex ministro conservador D. Francisco Bergamín ha dado en el Círculo Mercantil de Zaragoza, abogando por la estricta observancia de la neutralidad, tomamos los párrafos que van a continuación, por estar dedicados a tratar cuestiones de tanta trascendencia y actualidad en estos momentos como son las relaciones con el tráfico marítimo y el torpedeamiento de barcos.

La claridad y competencia con que el insigne hombre público procura divulgar las reglas de Derecho que regulan el tráfico internacional marítimo, contribuirá además muy eficazmente a impedir que, como viene ocurriendo, lleven algunos sus simpatías por determinados beligerantes a explotar el torpedeamiento de barcos españoles en términos que tienen tanto de injustos como de peligrosos para el total alejamiento de la contienda europea que España se ha impuesto.

He aquí las oportunas y patrióticas manifestaciones hechas por D. Francisco Bergamín:

#### El tráfico marítimo.

Vamos ahora al tráfico marítimo. El tráfico marítimo se ha desenvuelto en la historia en una serie de declaraciones, de convenios, de conferencias que han determinado un derecho vigente del cual tan sólo voy a ocuparme; y digo que sólo voy a ocuparme en éste, porque si desenvolviera su historia, tal vez, sin querer, incurriera yo en el mismo defecto al aparecer censurando a alguno de los pueblos que combaten. Porque nunca, entendido bien, se ha sostenido la libertad del tráfico marítimo, jamás se ha amparado esta libertad de tráfico por la poderosa Inglaterra; siempre ha sido ella la que ha puesto restricciones y la que ha impedido que la libertad de tráfico marítimo prevalezca.

En los momentos actuales, en los momentos presentes, estamos regidos por una declaración solemne, a la que prestaron su adhesión todas las naciones, incluso Inglaterra, y por un convenio internacional de La Haya, que, en parte, regula esta misma materia. ¿Cuál es el Derecho internacional vigente?

Los buques neutrales deben tener absoluta libertad para el tráfico marítimo; pero esa absoluta libertad, reconocida y declarada, pedida por los Estados Unidos en las primeras manifestaciones suyas como nación independiente, se encuentra limitada por tres cosas fundamentales:

Primera. Por la facultad que se atribuyen los pueblos, sin tenerla; pero como no estamos hablando de principios ahora, sino de derecho positivo, hay que reconocer que, sin derecho, se la han adjudicado, de prohibir el tráfico de aquellos productos que pudieran favorecer a sus enemigos.

Y como esto podría ser de tal manera genérico que todos estuvieran comprendidos en esa prohibición, de aquí que sea preciso que se detalle el número de aquellos productos cuyo tráfico libre se prohíbe en esas que se llaman listas que se mandan a las Cancillerías para determinar qué artículos se consideran como contrabando de guerra absoluto, y cuáles otros se consideran como contrabando de guerra relativo; porque respecto de los primeros, no se puede nunca pedir exención, y respecto de los segundos, se puede pedir tolerancia o benevolencia a cambio de favores equivalentes. La declaración atribuida a la potestad nacional del país que en lucha se encuentra, de declarar tráfico lícito el de determinados productos, por ser contrabando de guerra absoluto o relativo, lleva como consecuencia necesaria el que a estos pueblos se den los medios de hacer efectivo ese derecho.

A estos medios se llaman en los Códigos de Navegación el derecho de visita y el derecho de requis, y la sanción que el quebrantar aquellos preceptos lleva envuelta, derecho de visita a cuya virtud cualquier buque de guerra, en todas aguas aun no jurisdiccionales, en aguas libres, puede, al buque que le parezca sospechoso, visitarle y averiguar, por su documentación, si lleva o no algo que pueda quebrantar el derecho de ese país, para no especular sobre artículos de contrabando.

A esto debía quedar limitado, y sólo en el caso de que la sospecha fuera tan vehemente que indicios graves determinaran que aquel buque, en efecto, a aquel contrabando de guerra se dedicaba, es cuando podía venir la requis; es decir, la inspección de su cargamento; y cuando se comprueba entonces la existencia del contrabando de guerra destinado a un país con el que aquel otro esté en lucha, entonces viene el apresamiento de la nave; el

apresamiento no significa nada más que una medida preventiva, porque la declaración de que el apresamiento es legal y de que debe ser adjudicado al país que lo apresó el buque o su cargamento, se hace después por los que se llaman Tribunales de Presas marítimas.

#### Los torpedeamientos.

Esta es la teoría del derecho; pero la práctica no suele ser lo mismo. Sin embargo, nos conviene advertir que, aun dentro de esta misma teoría, no ya esos Convenios Internacionales, sino el modelo, el proyecto de Código internacional permitía echar a pique los buques apresados en cinco casos: cuando la nave tuviera averías y no pudiera seguir navegando; cuando hubiera peligro de que el buque se hundiera por borrasca o tormenta de mar; porque una nave de la nación amparadora de aquel buque pudiera, con fuerzas superiores, hacer inútil la presa; porque esté muy lejos el buque aprehensor de aquel puerto adonde el aprehendido se destinara.

Esto es absurdo; pero esto es ley de guerra, aunque enorme arbitrariedad. Es, pues, visto que cabe el que se eche a pique al buque apresado que llevara contrabando de guerra, probado y justificado éste por la visita y la requis de que hablé anteriormente. No hay más que una condición: hay que levantar entonces un acta manifestando todo lo ocurrido, y justificando la razón de echar a pique al buque apresado; por consiguiente, no hay más que una sanción moral, suponiendo que esas autoridades cumplan bien con todos sus deberes y con estricta justicia.

Por qué esta cuestión, clara, de derecho internacional en orden al tráfico marítimo se se ha complicado tanto en los momentos actuales? Porque han nacido a la vida militar elementos de guerra que no estaban previstos cuando se disponía esto que acabo de exponer en el derecho internacional al tráfico marítimo reciente. Y de igual manera que cuando se trata de las guerras terrestres se regulan las condiciones para el bombardeo de plazas con el aviso previo del ejército sitiador, y nadie habló de la acción de los aeroplanos y de los zeppelines o de cualquiera de esos elementos que vienen hoy a complicar la guerra, de igual manera, cuando se hablaba de este tráfico marítimo, nadie previó la existencia del submarino.

De aquí que, en cuanto al submarino se refiere, se note la diferencia entre esta arma de guerra y las demás naves, y sea preciso acudir a aplicar, por analogía, los preceptos; porque no pueda aplicarse literalmente preceptos y leyes que para ese caso no estaban establecidos.

No sé si me expreso con la claridad con que yo deseo exponer mi pensamiento. Yo ruego a todos que procuren seguir mi razonamiento, porque deseo evitar a nuestro país grandes perturbaciones, que se producen cuando se hieren y se lastiman sentimientos que todos abrigamos; perturbaciones que podrían evitarse siendo todos igualmente patriotas.

El submarino es un arma de guerra que, por razón de su propia naturaleza, no puede apresarse los buques y conducirlos a los puertos de su nación, y como no puede hacer esto, hace lo otro; es decir, aplica el régimen de echar a pique, que es el más violento, el más grave que se puede aplicar en el Derecho internacional, pero que se puede aplicar. Por esto es por lo que es preciso saber distinguir bien, para que en cada caso concreto nosotros no juzguemos por impresiones, sino juzguemos por hechos.

Más claro todavía. Voy a poner un ejemplo. Un buque español se dedica a exportar nuestros productos industriales o agrícolas a cualquiera de los pueblos que están en guerra. Ese buque español no merecerá nunca, no justificará nunca el que sea echado a pique. No habrá posibilidad de aplicar por analogía ninguno de los preceptos que antes indiqué. Pero un buque español, dando al olvido el patriotismo, de que tanto a veces se blasona, se consagra a transportar materia de contrabando, no ya de la nación española para una nación beligerante, sino entre dos de las naciones que contenden. Ese buque, en ese momento, ha dejado de merecer el amparo del pabellón español.

Lo que sucede, señores, es que cuando se da con el caso de un torpedeamiento que puede ser una gran injusticia, que puede ser motivo de una reclamación justa de la nación contra la que se atrevió profanar su soberanía, se sube en seguida el sentimiento nacional. Y yo digo al sentimiento nacional: Espera, no juzgues; cuando sepas cuándo, cómo





# IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

## VAPORES DE LA COMPANIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajesa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.020; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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

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

## ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

### CORREOS Y TELEGRAFOS

#### DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

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; existían 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: 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.—Fábrica que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Asrrow-in-Furness); 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 tiro 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 proyectil; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paul», 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; «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 13.500 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Kl. nusch» crucero tipo de «Scouts» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dorset», 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 12.050 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.

## Colegio del Cardenal Cisneros DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA

Costanilla de Santiago, 6, 1.º Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas.

Como garantía irrecusable para las familias, ofrece este centro católico de enseñanza los resultados obtenidos desde su incorporación oficial en 1887; en Junio de 1916 obtuvieron nuestros alumnos:

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

Pídase BOLETIN con detalles y visítese el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

## Carreras Militares Santa Teresa de Jesús

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

INTERNADO ARENAL, 24

COLEGIO DE SENORITAS  
 Educación completa y esmerada.—Labores útiles y de adorno.—Trabajos manuales.—Dibujo.—Clases especiales después de las cinco de la tarde.—Preparación para maestras y repaso de asignaturas

Calle del León, 27 MADRID

# VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS DE Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

## Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lospés, Zeluán, 14.

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

## SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

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

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

## LINEA DE BUENOS AIRES

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

## LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

Servicio mensual: saliendo de Génova (facultativa) el 21; de Barcelona, el 25; de Málaga, el 28, y de Cádiz, el 30, para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz, el 27, y de Habana, el 30 de cada mes.

## LINEA DE CUBA-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, Sabanita, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

## LINEA DE FILIPINAS

En lo que resta de año se realizarán los siguientes viajes á Manila, saliendo los vapores de Barcelona el 30 de Agosto, 13 de Octubre y 26 de Noviembre, 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, (Escalas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África.

Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de la Península Indicas 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.

# 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

Azopardo & CA  
 Carreteras de Embarques  
 Avda. de Fletamentos  
 Cádiz (ESPAÑA)

## ¡¡Novedad!! ¡¡LA ZURCIDORA MECANICA!!

Con este aparato hasta un niño puede rápidamente y sin igual perfección ZURCIR y REMENDAR medias, calcetines y tejidos de todas clases, sean de seda, algodón, lana o hilo.

No debe faltar en ninguna familia.

Su manejo es sencillo, agradable y de efecto sorprendente. La Zurcidora Mecánica va acompañada de las instrucciones precisas para su funcionamiento. Funciona sola, sin ayuda de máquina auxiliar.

Se remite libre de gastos, previo envío de DIEZ PESETAS por Giro postal.—No hay catálogos.

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

# ARQUITECTOS Academia Moreno

Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

Preparación exclusiva para el ingreso en la Escuela Superior de Arquitectura.—Los brillantes resultados obtenidos por esta Academia en los dos años que lleva de existencia, son prueba de lo eficaz y positivo que es el método de enseñanza que siguen en sus respectivas clases sus profesores, jóvenes todos y con deseos de éxito.—Internado con habitaciones amplias y atendidos los alumnos por el Director.—Pídanse reglamentos.

# LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST

YOST



No tiene cinta.

con todas las demás.

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