

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Año XLIX

Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. -Tel. 2.981.

Madrid, Jueves 23 de Agosto de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.916.

La desorganización económica

Para darse cuenta de lo irregular que en todo el mundo es actualmente el tráfico marítimo, no hay más que considerar que no hay modo ni forma de apreciar lo que en estos días tantas veces vale una tonelada de carga o registro, que en circunstancias normales es tan fácil de señalar.

Los transportes tienen ahora exigencias que nunca han alcanzado, y se comprende, porque las necesidades de la campaña y las incidencias del estado anormal en que se encuentra el comercio universal acumulan dificultades en todas partes que determinan el abarrotamiento de mercancías en unos casos, la pérdida de muchas de ellas en otras y la carencia de su aportación en todas.

La disminución del tonelaje disponible se desarrolla en proporciones recíprocas al aumento de las exigencias del tráfico, y ello da lugar a una situación económica muy tirante que en vano tratan de suavizar los armadores, los industriales y los intermediarios.

Como ese estado anómalo influye en las relaciones internas y externas de las diversas nacionalidades, los Estados o Gobiernos respectivos tratan, aun cuando en vano, de armonizar los diversos factores que intervienen en las leyes de la oferta y la demanda para normalizar una situación tan anómala; pero los remedios son, por regla general y como se suele decir, peores que la enfermedad, y ésta va minando poco a poco la salud de las naciones, cuyos atributos son factores económicos, razones financieras, resultados de actividad completamente trastocados, y, por consiguiente, más perjudiciales que provechosos para el bienestar de la generalidad.

Así es que tratándose de las utilidades de la Marina mercante en las diversas nacionalidades, puede asegurarse, no sólo que son nulas, sino que ceden el puesto a las pérdidas, sin que haya manera de evitarlo, pues la más radical sería abandonar a su propio destino una industria hoy tan insegura como es la de los transportes; pero esa solución es impropia, porque por encima de ella está la suprema razón de Estado, que por interés de todos es preciso acatar y mantener.

Todo, en todos los órdenes de la actividad, está en carestía desconcertante; y no es que los intermediarios entre el productor y el consumidor se prevalezcan de la confusión reinante por los motivos de la guerra; es que media humanidad, la más florida y fuerte, está requirida, por decirlo así, por las necesidades de la guerra, y por consiguiente, no se puede consagrar a las operaciones de desenvolvimiento de la riqueza peculiar a cada rama de producción, de industria, de comercio, que requieren el concurso de esos factores imprescindibles, cuya labor está transmutada en las orientaciones de la conflagración europea.

Así, pues, la guerra tiene que terminar de un modo o de otro, para que cesen esos estados anómalos, de naturaleza esencialmente económica, que como un virus de desorganización se ha infiltrado en todas las naciones, y que es indispensable deparar para que el mundo pueda reanudar sus progresos y sus avances de toda especie, que son como ley ineludible e inescrutable de la humanidad.

Cuando las circunstancias permitan valorar con exactitud aproximada lo que vale una tonelada de carga o registro, se podrá decir que la guerra ha cesado y que la paz reina.

Es una circunstancia en apariencia baladí, y que, sin embargo, tiene una significación tan importante para la normalización de existencia en las diversas nacionalidades, que puede afirmarse es condición sine qua non para que la Humanidad esté nuevamente en aptitud y circunstancias de proseguir sus destinos.

El conflicto internacional ha llegado ya a una situación tal, que la guerra no puede seguir y es inútil continuarla, porque no tiene razón de ser ni base de fundamento que la sostenga y mantenga contra todo y contra todos, aun de los propios beligerantes, que son los primeros a detestarla.

CURIOSA ESTADÍSTICA

La nobleza española

Es curiosa la estadística que llega a nuestras manos acerca de la nobleza española: 2.281 son los títulos de Castilla, que se subdividen en 120 ducados, 1.123 marquesados, 815 condados, 107 vizcondados y 116 baronías.

El noble que reúne más títulos es D. Luis

Jesús Fernández de Córdoba y Salaber, que es duque de Medinaceli, de Feria, de Alcalá, de Camiña, de Cardona, de Santisteban, de Segorbe; estentando además 16 marquesados, 14 condados y tres vizcondados.

Siguen a éste D. Jacobo Stuart Fitz-James Falcó Portocarrero y Osorio, duque de Alba, que es siete veces duque, una conde duque, 11 marqués y 16 conde; D. Joaquín Ignacio de Arzaga y Echagüe, duque del Infantado y almirante de Aragón, que ha reunido nueve marquesados y cinco condados, y doña María del Pilar Loreto Osorio y Gutiérrez de los Ríos, duquesa de Fernán-Núñez y de Arco, que tiene cinco marquesados, 10 condados y una baronía.

La mayor parte de estos títulos llevan aneja la Grandeza de España.

En Madrid viven 103 duques, 567 marqueses, 421 condes, 56 vizcondes y 36 barones. Siguen después en orden de residencia de nobleza Sevilla, con 82 títulos; Balears, con 97; Valencia, con 69; Cádiz, con 32; Córdoba, con 28, etc.; siendo las provincias en que viven menos nobles las de Tarragona, Toledo, Orense, Teruel, Logroño, Caenca, Gerona, Burgos y Lugo.

En el extranjero residen 47 marqueses españoles, 51 condes y cuatro vizcondes.

Los títulos extranjeros autorizados en España son 123, de los cuales 104 son pontificios

ASPIRACIONES MARÍTIMAS

El personal de la Marina mercante desea, y es natural, mejorar su condición económica, y ha formulado en diversas ocasiones, siempre correcta y respetuosamente, sus aspiraciones, que con gran parsimonia se van logrando algunas y otras van adquiriendo consistencia de realización, por lo cual es de presumir y de esperar que habrá de llegar un momento en que podrán ser tenidas en cuenta y llegar a traducirse en soluciones prácticas.

Desde luego puede asegurarse que el personal marítimo tiene en la buena disposición del Estado para que esas aspiraciones, que todas se mueven y giran dentro de la órbita de las mejoras de carácter económico, serán pasadas por tamiz y apoyadas por los Poderes públicos para hacerse efectivas dentro de la sanción legal.

Pero la mayor parte de ellas, aun cuando sobre todas recae directa o indirectamente la acción del Estado, que es, por decirlo así, el tutor universal, incumben por razón de sus conexiones industriales a las Compañías, entidades o Empresas navieras, que son, como es lógico, la expresión parafiscal del organismo en el tráfico marítimo.

Los navieros desean el mejoramiento y bienestar del obrero marítimo, incluyendo en esta acepción, por la especificidad de las relaciones económicas entre ambos elementos que viven del ejercicio de la navegación mercantil, al personal de aspirantes, pilotos, oficiales y capitanes de la Marina comercial; pero no siempre ese deseo es compatible con las realidades del funcionamiento de la industria naviera, próspera en apariencia, pero en el subsistir, y sobre todo en las circunstancias actuales en que la navegación experimenta todo género de inconvenientes.

El Estado ha instituido el seguro marítimo de guerra a cargo suyo; pero los obreros de mar, el personal mercante, no se sienten del todo protegido con esa iniciativa ante la consideración de que obliga muy poco al naviero, que es el patrón natural en la industria del tráfico de que los marinos mercantes son, en cierto modo, el verdadero motor.

Al instituirse por cuenta del Estado el seguro marítimo, las asociaciones del personal marítimo han hecho observaciones que el Comité oficial encargado de aplicar las disposiciones vigentes en la materia han estudiado con verdadero espíritu protector.

Pero sin que pueda afirmarse que han tropezado con deliberadas resistencias por parte del elemento patronal, que por su especial funcionamiento ha de intervenir inevitablemente en los resultados tangibles de esa protección, es lo cierto que no se consigue una perfecta adaptación entre las necesidades que en el personal de los barcos hay que satisfacer y está llamado a realizar el seguro marítimo y la acción cooperativa de los patronos, esto es, de las Compañías o Empresas navieras que han de mancomunar el seguro de las naves, o sea de los barcos, con el del personal; sin duda porque el barco y el personal forman, para los efectos del protectorado que establece el seguro marítimo, un solo elemento, cuya virtualidad se disipa desde el instante que el personal y el barco dejan de funcionar unidos.

Y es claro: la aspiración del personal es a desenvolver su actividad independientemente del barco, esto es, que la acción benéfica y protectora del seguro marítimo se ejerza y determine per illos no per accidens.

En los centros marítimos se habla mucho estos días de una próxima asamblea nacional marítima, cuya celebración debe ser consecuencia de no haberse podido reunir la que estuvo anunciada para el 5 de Julio anterior, y que el personal marítimo desistió de celebrar para que no se pudiera relacionar en ningún caso la expresión de sus aspiraciones con las que los ferroviarios, por entonces, y después la Unión general de Trabajadores, quisieron exteriorizar por medio de la huelga.

Y realmente no hay ni que decir la más mínima relación entre unas y otras aspiraciones y unos y otros procedimientos de alcanzarse; porque todo hace creer que el programa de la próxima Asamblea nacional marítima no es otro que el de abogar comedita y pacíficamente, dentro de la legalidad y del orden, supuesto que se trata de aspiraciones esencialmente económicas, por la modificación del decreto estableciendo el seguro marítimo de guerra por cuenta del Estado, y que se puntualice sin incertidumbres deplorables la situación de los marinos mercantes frente a la actuación de los buques; aspiración que merece considerarse, estudiarse y ver si se puede realizar.

REUNIÓN IMPORTANTE

LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

Anoche celebraron una larga reunión en el ministerio de Fomento los representantes de varias Empresas de navieros y el señor vizconde de Eza.

Este al terminar, manifestó a los periodistas que la reunión no había podido adoptar acuerdos definitivos, toda vez que no habían llegado aún a Madrid los representantes de la Compañía Trasatlántica ni el de los navieros bilbaínos. Estos telefonaron que salían hoy de Bilbao.

El ministro expuso a los reunidos la necesidad en que se encuentra el Gobierno de activar la exportación de los productos españoles de momento, la uva de Almería; más tarde, la naranja de Levante y otros frutos.

Igualmente habló el ministro de la apremiante escasez de carbones y de la inaplazable necesidad de importar combustible a los puertos y a las zonas fabriles. Son numerosos los elementos que han dirigido peticiones de carbón al ministerio, anunciando la próxima paralización de sus industrias.

Recordó el vizconde de Eza las facultades excepcionales de que invistió al Gobierno el Parlamento. Sólo en caso extremo se recurriría a determinaciones extremas, pues el anhelo del Gobierno es armonizar los intereses de todos con las necesidades nacionales.

Escuchados los razonamientos del ministro, los navieros le ofrecieron su incondicional concurso para afrontar estas difíciles circunstancias, y tuvieron frases de encomio para la labor que realiza el vizconde de Eza.

Hoy en días sucesivos volverán a reunirse los navieros para fijar el tonelaje con que ha de contribuir cada una de las entidades representadas. El tonelaje será proporcional a la importancia de la flota.

Determinado este punto primordial, se designarán los buques que hayan de ser destinados a este servicio, así como las fechas y puntos de salida de las expediciones.

Se procurará dar a todo ello la mayor publicidad posible, a fin de que los productores puedan preparar con tiempo sus envíos.

Para dar mayor rapidez a todos estos trabajos, la Junta de Transportes marítimos, que ha sido trasladado su residencia accidentalmente a San Sebastián, se reunirá en lo sucesivo en Madrid.

A esta reunión asistió el director de Comercio, D. Leonardo Rodríguez.

Mercado de fletes

Las transacciones con el Báltico son extremadamente limitadas, aunque pudieran ser muy numerosas si hubiera tonelaje utilizable. Del Plata el flete nominal a las costas de Inglaterra oscila entre 145 y 150 chelines, según el puerto de carga. Del Northern Range al Reino Unido se paga 200 chelines a base de tonelaje neto, 225 a la costa occidental francesa del Golfo de Vizcaya y 325 a la occidental italiana.

Estas cifras se refieren al tonelaje neutral, y las diferencias enormes que acusan revelan la perturbación inmensa del mercado, hablando propiamente, su inexistencia. El grano se ofrece a 30 chelines a Inglaterra o Francia. Los cargamentos de carbón de Virginia al Plata pagan 125 chelines y a Río Janeiro 32 pesos. La demanda de tonelaje continúa muy grande en el sector oriental. Karachi pide tonelaje a 250 chelines a Inglaterra. Bombay 275 chelines, a Inglaterra también, asegurándose que pagaría a 470 las consignaciones al Medite-

rráneo. Madras a Marsella ofrece 500 chelines.

De los puertos arroceros. Saigón a Francia paga también 500 chelines; Burmah a Inglaterra o puertos franceses del Atlántico, 480 chelines. En el Mediterráneo, Huelva al Mersey paga 45 chelines; Bilbao a Boulogne, 50 chelines. Del mercado de carbones, la escasez de tonelaje en la última decena ha sido excepcional. Se cifran fletes de 45 chelines a la costa Norte de Francia, de 140 chelines a Santander y de 220 chelines a Barcelona.

Valor en venta del material naval.

Para dar idea de la más de la marcha ascendente y alocada del valor en venta del material naval, citamos nada más que dos casos de los muchos que tenemos a la vista.

El «Esmir», 167 de registro, 145 neto, construido en 1872, vendido en 1.200 libras esterlinas.

El «Herc», 1.812 registro, 1.164 neto, construido en 1903, vendido en 75.000 libras.

La situación en Rusia

La conferencia de Moscú. — Una autorización.

Petrogrado, 23.—El Gobierno provisional ha enviado 1.500 invitaciones para la conferencia de Moscú, entre las cuales 1.320 a los ministros, 186 a las municipalidades, 83 a los representantes de las organizaciones sociales.

Entre los miembros del Gobierno que asistirán figuran el primer ministro y los de Hacienda, Agricultura, Comunicaciones, Comercio, Industria, Trabajo, Correos y Telégrafos, M. Kerenky presidirá.

El Gobierno provisional ha publicado un decreto dando a los ministros de la Guerra y del Interior el derecho de detener a toda persona cuya actividad constituya un peligro particular para la defensa del Estado, y de poder obligar a esas personas a salir del territorio ruso en un plazo dado, y a aprisionarles en caso de negativa o de regreso.

Después de la revuelta

Para premiar a los soldados.

Al general gobernador le han remitido para su distribución entre las clases y soldados heridos, contusos y distinguidos durante los pasados sucesos las cantidades siguientes:

Condesa del Serrallo, 300 pesetas; marquesa viuda de Somosanocho, 100; señora de Zubia, 100; Unión Comercial Freddy's, 250; La Ibérica, Sociedad anónima, 250.

Excelentísima señora doña Blanca Quiroga de Cavalcanti de Albuquerque, 100 pesetas; D. Antonio González y Ramos, 225; excelentísimo señor duque de Arién, 2.000.

Cámara de Comercio.

Una Comisión de la Cámara de Comercio, presidida por D. Bruno Lurgacha, presidente accidental de la Corporación, ha visitado al ministro de Hacienda para solicitar una prórroga hasta el 15 de Septiembre, del plazo voluntario para el pago de la contribución industrial y de comercio correspondiente al tercer trimestre. Fúndase para ello la Cámara en la disminución de las operaciones mercantiles originadas por la situación mundial, por la depresión de negocios propia de la estación, así como por los sucesos acaecidos recientemente, que han perturbado la importancia de las transacciones mercantiles.

El ministro de Hacienda prometió estudiar con atención la petición y resolver en plazo breve sobre la misma.

La Cruz Roja.

Los quince puestos de socorro establecidos por la Cruz Roja durante los pasados sucesos, y en los que se prestaron importantísimos servicios, fueron revistados personalmente por el inspector de los servicios médicos doctor Calatraveño, que encontró todas las instalaciones dotadas de todo el material necesario y de un personal animado de admirable espíritu de abnegación y disciplina.

Retirada de fuerzas.

En vista de que se encuentra restablecida la normalidad, el capitán general ha dispuesto que se retiren a sus respectivos cuarteles las fuerzas de Caballería que se hallaban en las principales plazas y en algunos paseos.

Continúan las detenciones.

La Guardia civil continúa dando batidas por las barriadas extremas, deteniendo a muchos individuos que tomaron parte activa en los pasados sucesos.

Ayer la Benemérita detuvo en las Ventas a unos nueve huelguistas que en aquella ocasión apedrearon a los carros que venían de Pueblo Nuevo.

Obreros admitidos.

El alcalde ha dispuesto que se admitidos al trabajo la mayor parte de los obreros muni-

cipales que lo abandonaron al estallar la huelga, accediendo con ello a los ruegos que le dirigieron diversas personas.

Otro hallazgo de armas.

De La Gaceta del Norte, de Bilbao, es la siguiente interesante información:

«Continuó verificándose por jefes y oficiales del Ejército la recogida de armas en casas habitadas por gentes sospechosas.»

Las cogidas anteaer (19 de Agosto) ascendieron a un centenar.

También fueron recogidas varias docenas de revólveres y pistolas.

En la parte izquierda del barrio de Miravilla ha sido encontrado un verdadero arsenal de armamento de guerra, puñales, navajas, etc., escondidos bajo tierra.

En la baja marea de la ría se han encontrado muchas pistolas de las que se reparieron en los revolucionarios, que, examinadas por un maestro armero, resulta que la mayoría de ellas han sido disparadas recientemente.

Un periodista preguntó al general si podía decir si el número de pistolas ascendía a 500 ó más, y el gobernador militar contestó, sonriendo, que se habían recogido bastantes.»

En provincias

Donativos para las tropas.

Barcelona, 23.—Las cantidades recibidas hasta ahora en concepto de donativos para las tropas que han intervenido en los últimos sucesos ascienden a 42.500 pesetas.

A fin de hacer un reparto equitativo, el capitán general de la región, Sr. Marina, ha nombrado una Junta, compuesta del comandante de la Guardia civil Sr. Tifón, el capitán de Infantería Sr. Prieto, el de Caballería Sr. Salamanca, el de Artillería Sr. Serón y el de Ingenieros Sr. Vidal.

La tranquilidad es absoluta, y en las fábricas donde se han reanudado las operaciones se trabaja con normalidad.

Varios vendedores que en los mercados elevaron los precios de los artículos los días pasados han sido castigados por el alcalde.

Ha comenzado el arreglo de las casas que sufrieron desperfectos en los pasados sucesos, y también de aquellas donde se formaron barricadas.

Campaña moralizadora. — Detención de un consejero de la Mancomunidad.

Barcelona, 23.—Se elogia la campaña moralizadora emprendida por el presidente de la Audiencia. Hasta ahora han sido trasladados algunos jueces y otros funcionarios, y ha destituido a escribanos.

Se ha confirmado oficialmente la detención del consejero de la Mancomunidad Sr. Perriña, que se halla en el castillo de Lérida.

Huelguistas detenidos. — Regreso de tropas.

Alicante, 23.—Se ha trasladado hoy al castillo de Santa Bárbara a los huelguistas detenidos en Novelda y que ayer llegaron a esta capital.

Por telegrama oficial de Alcoy se sabe que trabajan los obreros en todas las fábricas.

El gobernador militar ha mandado que regrese la compañía del regimiento de la Princesa que se encontraba en Elche.

Adhesiones a un homenaje. — Donativos para las tropas.

San Sebastián, 23.—Continúan recibiendo adhesiones al homenaje que se prepara a las autoridades civiles y militares.

Se reciben numerosos donativos para recompensar los servicios prestados por las tropas en el restablecimiento del orden público.

La Compañía de Construcciones metálicas de Beasain ha enviado con este objeto 5.000 pesetas al gobernador civil.

Alcalde multado por embustero.

Zaragoza, 23.—El capitán general ha multado en 100 pesetas al alcalde de Cetina por haber comunicado al gobernador falsas noticias alarmantes de aquel pueblo, donde dijo que habían ocurrido desórdenes y se había proclamado la República, cuando el orden fue completo.

Los ferroviarios van volviendo al trabajo.

Valladolid, 23.—Paulatinamente van volviendo al trabajo los ferroviarios, únicos que quedaban en huelga. Hoy lo hicieron 47 de los talleres, cinco de material fijo, tres de vías y obras y cinco del servicio de explotación. Se espera que en el resto de la semana entren todos.

La Compañía ha acordado arrendar varios servicios, entre ellos el de carga y descarga de mercancías, y ya ha comenzado a realizarlo un contratista con una brigada de obreros ajenos a la Empresa.

Los trenes llegan con regularidad y los obreros observan correcta actitud. La población está tranquila.

DIARIO DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Peligros, 3, entlo.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Nuevos progresos ingleses en el frente de Lens.

Londres, 23.—Hemos mantenido al Sur y al Oeste de Lens las posiciones conquistadas ayer por la mañana en las inmediaciones de dicha ciudad y realizado en ciertos puntos progresos al Noroeste de Lens, después de violento combate durante el cual potentes contraataques han sido inutilizados por nuestros fuegos de infantería, de ametralladoras y de cañón.

Hemos igualmente realizado un avance en las posiciones tomadas el 15 del actual.

Los ingleses siguen avanzando en Lens.—Más prisioneros.

Londres, 23.—Nuestras tropas realizaron nuevas operaciones, con resultado satisfactorio, al Este y Noroeste de Ypres, teniendo por objetivo la captura de una serie de fuertes posiciones y granjas fortificadas que se encontraban situadas a varios centenares de metros frente a nuestras posiciones.

El enemigo ha realizado varios contraataques, sufriendo grandes pérdidas a causa de nuestro fuego de ametralladoras y artillería.

En Lerin ha avanzado nuestra línea en una profundidad de unos 500 metros y en un frente de una milla. Hemos capturado una posición de gran importancia como punto de observación en dirección Este, y nuestras tropas se han consolidado en la parte occidental de Inoberness Corps.

Nuestra línea ha avanzado en algunos puntos media milla en dos millas y media de frente.

El total de prisioneros capturados desde el día 15 en esta localidad es de 1.178. Además hemos apoderado de 34 ametralladoras y 21 morteros de trinchera.

Ayer hubo gran actividad aérea por ambas partes, teniendo lugar vivos combates entre los aparatos enemigos. Doce aeroplanos alemanes fueron derribados por nuestros cañones, y otros cinco tuvieron que aterrizar sin gobierno. Doce de nuestros aeroplanos han desaparecido.

Ataques rechazados.—En el alre.

Berlín, 23.—En la orilla oriental del Mosa los franceses penetraron en la parte Sur de la altura 344, hasta la carretera de Beaumont-Vecqueraville, y en el bosque de Fosses.

Por la tarde asaltaron también nuestras líneas, siendo rechazados con sangrientas bajas para ellos.

La infantería enemiga perdió muchísimos hombres, habiendo sido llevadas al frente continuamente tropas de refresco para la mayor parte de los diez divisiones atacantes.

En estos últimos días el teniente Voss alcanzó sus victorias aéreas números 36 y 37, y el teniente sustituto Mueller venció a sus contrarios números 25 y 26.

Lucha de artillería en el Mosa.—Observatorio alemán derribado.

París, 23.—En el frente de Verdun el enemigo reaccionó durante el día por su artillería, especialmente en la orilla izquierda del Mosa; pero no ha hecho ninguna tentativa de ataque contra nuestras nuevas posiciones. Una de nuestras piezas pesadas ha derribado un observatorio enemigo en Romagne-sous-les-Cotes.

El día ha sido tranquilo en el resto del frente.

Los frentes secundarios

Atacan los ingleses cerca de Shahraban.

El día 10 varias columnas británicas atacaron a los turcos cerca de Shahraban, en la orilla izquierda del Diarlah. El enemigo, después de una pequeña resistencia, retrocedió, afortunadamente, a los montes de Hamria, y las fuerzas británicas permanecieron en posesión de Shahraban.

Según informes del ministerio de la Guerra, las fuerzas que operan bajo las órdenes del Rey Hedjas realizaron una serie de operaciones extensivas contra destacamentos turcos y posiciones fortificadas en Arabia.

Según los informes recibidos, las fuerzas árabes habían estado destruyendo parte de la línea del ferrocarril al Norte de Medina, capturando destacamentos turcos aislados.

El plan de operaciones parece haber sido muy hábilmente concebido y muy atrevido en su ejecución. En varias ocasiones, las fuerzas árabes atacaron fuerzas turcas superiores en número, vencidas. Solo en el distrito de Naan fueron muertos más de 700 turcos, cayendo prisioneros otros tantos, además de cuatro cañones.

Por el momento no es posible predecir el resultado que puede tener en las operaciones británicas el levantamiento árabe en el teatro oriental de la guerra; pero es evidente que el Rey de Nedjar y sus partidarios se han asociado definitivamente a los ideas de los aliados; lo cual no puede por menos de ser un contratiempo bastante grave para nuestros enemigos. El levantamiento de los árabes, traguado por el sherif de La Meca, parece ganar terreno, uniéndose a sus fuerzas casi todas las tribus árabes de Hedjaz, extendiéndose hasta el Este.

Las operaciones en Italia

Nuevos progresos de los italianos.—Más de 13.000 prisioneros.

A lo largo de todo el frente Juliano sigue la batalla sin cesar.

Al Norte de Gorizia continúan las operaciones con regularidad, venciendo la resistencia del enemigo.

En la totalidad de la línea de batalla nuestras tropas han realizado nuevos progresos.

Buenos del cielo de la batalla, nuestros aviones han bombardeado a las tropas de acantonamiento enemigos en el valle de Chiapovano y a lo largo de las pendientes orientales del Hermaia, infligiendo pérdidas al enemigo y produciendo numerosos incendios a retaguardia de sus líneas.

El total de prisioneros válidos capturados alcanza la cifra de 311 oficiales y más de 13.000 clases de tropa.

Ayer hemos cogido unos 30 cañones, casi todos de mediano calibre. El resto del botín es bastante considerable, y aumenta constantemente.

En los frentes del Trentino y de Carnia repitió el enemigo durante el día de ayer sus pequeñas tentativas de ataque, que han sido rechazadas en todas partes.

En el valle del Ledro, un empujón más fuerte determinó, después de una violenta lucha, una paralización completa del adversario, el cual, rechazado, dejó prisioneros y material en nuestras manos.

Las operaciones en Rusia

Éxitos austroalemanos.

Petrogrado, 23.—En el frente occidental, en dirección de Riga, el enemigo bombardeó las trincheras al Oeste de Riga y Mtau.

En el frente rumano, el día 19 atacó el enemigo, en dirección de Cenanesbi, a las tropas rumanas en el río Bianick.

En la noche del citado día, después de combates encarnizados, logró el adversario apoderarse de parte de las trincheras y rechazó a los rumanos hacia el límite Suroeste de Ona.

También atacó el enemigo obstinadamente en el sector de Grosesci, logrando penetrar en la Destilería. El combate continúa.

En dirección de Focsani, el 19, después de preparación de artillería, tomaron los alemanes la ofensiva contra ambos lados del ferrocarril de Focsani y Adjoud, logrando apoderarse de la primera línea de trinchera al Oeste del ferrocarril; pero un contraataque los desalojó.

Al Este del citado ferrocarril los rumanos se replegan hacia Maracesvi.

Ataques de los rusos rechazados.

Berlín, 23.—Revivió la actividad de los combates cerca de Riga, de Duenaburg, de Tarnopol y a orillas del Zbrucz.

Al Sur del valle del Trotus los rusos lanzaron, el 20 y 21 de Agosto, varios ataques, con el objetivo de arrancar a nuestras tropas las ganancias de terreno alcanzado a ambos lados de Grosesci y el Noroeste de Soveja. Dichos ataques fueron rechazados, infligiendo al enemigo grandes bajas.

EL BLOQUEO LA GUERRA EN EL MAR

El peligro de la guerra submarina.

The Times publica una estadística de los buques británicos hundidos desde Febrero del año corriente y añade:

«Mister Bonar Law se negó anoche otra vez a publicar las estadísticas de las pérdidas del tonelaje, a pesar de que es un hecho seguro de que sólo una política de franqueza en esta cuestión satisficiera los deseos del país.

La Prensa alemana publicó como un hecho cierto que los submarinos alemanes han hundido más de cinco millones de toneladas durante los últimos seis meses.

Ahora bien: se habrá notado que cierta gente ha puesto su esperanza en el fracaso de los sumergibles, por el hecho de que ya pasaron las últimas semanas en que los días han sido más largos, y por ello se debían haber ofrecido a los submarinos enemigos mayores oportunidades para atacar y hundir a nuestros buques.

Esta opinión es errónea, puesto que los submarinos hacen, como ya se sabe hoy, su tarea más activa durante las horas de crepúsculo, y por eso es la época que ahora empieza la que les facilitará más oportunidades y ventajas.

Marcosini manifestó recientemente en Nueva York que si sería ha sido hasta ahora la amenaza submarina, ésta será probablemente aún más grave en los restantes meses del año, cuando las noches sean largas y el tiempo resulte más favorable para la actividad de los submarinos.

Aparentemente, no existe una inmediata expectativa de alivio alguno; primeramente, por

no haber encontrado hasta ahora una segura y útil contramedida, y en segundo lugar, por la imposibilidad de botar al agua buques nuevos en igual o mayor escala que la que los submarinos enemigos hundidos o inutilizan, entretanto, del tonelaje que está en tránsito».

Más barcos echados a pique.

París, 23.—El velero francés «Cambrenne», que condujo en Marzo último a Rio Janeiro a los tripulantes de barcos hundidos, ha sido echado a pique el 8 de Julio por un submarino a 120 millas de las costas francesas.

Logró salvarse la tripulación, compuesta de 23 hombres.

El capitán y tres tripulantes han recibido la cruz de Guerra por la energía demostrada ante el hundimiento del buque.

Lisboa, 23.—Han sido hundidos a la vista de la costa portuguesa por un submarino alemán los vapores «Serra do Pilar» y «Serra do Mirao». Faltó una cañonera con algunos marineros.

Pensando en la paz

La contestación de Alemania al Papa.

De Zurich dicen que, según afirman los periódicos Munchener y Nachrichten, el canciller, en su respuesta al Papa, declaró la gratitud del Gobierno alemán hacia la Santa Sede por sus esfuerzos en favor de la paz.

Explicará también el llamamiento que Alemania hizo en este sentido, y que siempre se mostró partidaria de una paz honrosa para todos.

Al mismo tiempo, el canciller precisará la posición alemana en estos momentos frente al problema de la paz.

Alemania será, pues, la primera nación beligerante que conteste a la nota pontificia.

La conferencia laborista.

París, 23.—Comunican de Londres que ayer celebró sesión la Conferencia de la Labour Party, bajo la presidencia de Parry, y hallándose presentes Henderson, Barnes y Ramsay Macdoonald.

La reunión fue muy laboriosa, discutiéndose diversas proposiciones, entre otras una de Henderson para que se retirase del Gabinete los miembros del partido obrero, por entender que la política del Gobierno es contraria al interés nacional.

Sobre este punto no recayó acuerdo en la sesión de ayer.

Suscitó mucha discusión lo relativo a si la conferencia debe tener representación en Estocolmo, interviniendo numerosos oradores en el debate.

Puesta a votación la proposición de los delegados marítimos relativa a si se debe o no ir a Estocolmo, fué aprobada por 394 votos por 321, absteniéndose 16.

El Sr. Dato en Santander

Santander 23.—El presidente del Consejo recibió ayer tarde en el hotel a una comisión de conservadores, formada por el senador señor Aznar, el director de Obras públicas, el gobernador, el alcalde, personalidades del partido y representantes de la Prensa.

Después de esto el Sr. Dato que durante las pocas horas que llevaba en Santander había celebrado seis conferencias con Madrid. Agregó que ha realizado este viaje para informar personalmente al Rey de algunos detalles relativos a los últimos sucesos.

Afirmó que en toda España reina tranquilidad.

Relató después que la Reina ha recibido un memorial que contiene estas frases: «La más infelicitada de las madres acude a Vuestra Majestad, como madre amatísima, para que interponga su augusta influencia en favor de un hijo único, sentenciado por los Tribunales militares en Sabadell, y a causa de su intervención en los recientes desórdenes».

Impresionada la Reina, había rogado al presidente su intercesión, y el Sr. Dato prometió en el acto hablar del asunto al capitán general de Cataluña.

El presidente y el ministro de Estado visitaron al duque y luego tomaron el té en la terraza del Casino.

Más tarde, el Sr. Dato saludó al Sr. Bergamín en el hotel Roma.

Hey marchó el presidente en automóvil a Reinos, donde almorzó, continuando después el viaje a Madrid en el tren correo.

INGLATERRA Y ALEMANIA La competencia industrial

De un artículo de The Daily Mail del 3 del corriente reproducimos lo siguiente: «En vísperas de la gran guerra, el conde profesor alemán Grossmann calculó el mercado de exportación en productos químicos hechos alemanes en 97.500.000 libras esterlinas.

Nuestro país dependía entonces de Alemania en medicinas, como antipirina, desinfectantes y esterilizadores, en potasa (el precio de potasa cáustica ha subido desde la guerra, fuera de Alemania, de cuatro peniques a cuatro chelines la libra), en torium y en las raras tierras usadas en estufas de gas, en tungsteno,

que es usado en las lámparas eléctricas, y en las más finas mezclas de acero, y, finalmente, en el verdadero metal que se precisa para fabricar balas.

Nosotros no poseíamos instalaciones para la fabricación en gran escala de las patentes explosivas, mientras que Alemania las tiene en sus vastas y perfectamente equipadas fábricas de productos químicos y drogas, nosotros no disponemos de crisoles ni de vasijas finas químicas; todas esas cosas fueron importadas de Alemania.

Hemos consentido, pues, que la llave industrial, que eso representan los artículos nombrados, pasara a manos de los alemanes.

Los Gobiernos británicos miraban este hecho con indiferencia, mientras que se nos escapaban los mejores negocios, justificando además su conducta con frases insipidas.

Algunas de nuestras deficiencias han sido compensadas con inmensos gastos y gran demora.

Pero otra cuestión a la vez muy dudosa es la que se refiere a si estas nuevas industrias pueden restituir la competencia de las hace tiempo establecidas, y muy fuertes Sociedades financieras y Sindicatos alemanes, que disponen de inmensas reservas de fondos.

El Gobierno británico tituba aún en dar una plena garantía, la única que llenaría las ansias de la industria inglesa.»

Resurgimiento industrial

La Westminster Gazette, de Londres, escribe lo siguiente:

«No se ha advertido suficientemente que España, en menor escala, ha desempeñado durante la guerra un papel de actividad industrial análogo al de los Estados Unidos durante el período de neutralidad. Su prosperidad, considerablemente aumentada después de la guerra, hizo un gran avance sus exportaciones de calzado, de algodón y de lana aumentaron considerablemente. El sueño de reunir mil millones de pesetas en el Banco nacional se ha realizado, y pasa hoy de 1.700 millones.

Antes, la peseta era una de las monedas de plata más depreciadas; antes de la guerra entraban 27 en una libra esterlina. Hoy la peseta domina en todos los mercados. El franco pierde una tercera parte de su valor, y sólo entran 21 en la libra, resultando equivalente a un chelín.

Una de nuestras más absurdas ideas es creer que España es un país pobre. Sus necesidades y el afán de ganancias la obligaron a fijarse en los inmensos recursos del suelo.

La diseminación de sus existencias de carbón fué lo primero que advirtió con la guerra europea.

En 1913 produjo solamente las dos terceras partes de sus necesidades, importando el resto de Inglaterra. Hoy está en camino de bastarse a sí misma, y dentro de pocos años será una potencia exportadora. Va desarrollando todos sus recursos paralelamente, y va fabricando material de ferrocarriles y maquinaria.

España no es ni la mitad de lo que ella misma cree, y cuando menos se piensa se alzará el sol de su nueva prosperidad.»

DE TEATROS La próxima temporada

Martín.

En este popular teatro se verificó ayer la reunión de la compañía a que, bajo la dirección del notable primer actor Antonio García Ibáñez, ha de actuar en la próxima temporada de invierno.

Aunque falta ultimar el contrato con dos o tres de las primeras partes, damos la lista del elenco, tal como nos la facilita la Empresa: Primer actor y director, Antonio García Ibáñez.

Otro primer actor, Manolo Velasco. Actrices: Victoria Argot, hermanas Sanz, señoritas Mira, Marañón, Nieva, Barri, Labrador y Colina.

Actores: L. Heredia, L. Rodríguez, P. Estelés, E. Moreno, E. Morales, M. Vivas, J. Otero y R. Lobera.

Maestros: Ramón de Julián y Celestino Rog. Vozes señoritas de coro. Apuntadores: Bozano y Fernández.

La Empresa cuenta con obras de aplaudidos autores.

No dudamos que dados los elementos que forman la compañía, y muy principalmente con el Sr. García Ibáñez, notable actor y competente director de escena, como lo ha demostrado en muchos teatros, y en el de Novedades, de esta corte, durante cinco temporadas seguidas; contando con obras, y siendo los empresarios, Sres. Garrido y Mendázal, personas de reconocida seriedad, el coliseo de Martín volverá, indudablemente, a ser el favorito del público, como lo fué en tiempo del popular D. Mariano.

El debut será—si no se presentan inconvenientes—el día 6 del próximo Septiembre, y entre las obras que se ensayan para inaugurar la temporada, figuran La costilla de Adán, Música, luz y alegría y La cara del ministro.

Los primeros estrenos no sabe la Empresa aún cuáles serán. El Sr. Ferro continúa de representante de la Empresa.

Apelo. En breve reanudará su campaña teatral la compañía del teatro de Apelo, que el día 16 se reunió para comenzar los ensayos.

No está aún completa la lista de la compañía, pues los empresarios, Vila y Chicote, preparan algunas sorpresas. En ella figuran los siguientes artistas:

Actrices: Aceña, María Luisa; Alegre, Amada; Asensio, María; Baraña, Joaquina; Bellver, Julia; Benito, Carmen; Castriello, Julia; Cuevas, Elena; Domingo, Lola; Escalera, Carmen; Ferrando, Carola; Fúster, Elisa; Girón, Paquita; Gul lot, Amalia; Gutiérrez, Enrique; Leonis, Rosario; Leonis, Rafaela; Marassi, Carmen; Marcén, Patocinio; Meseguer, Lola; Montes, María; Moreu, Elisa; Navarro, María; Pérez, Cecilia; Pérez, Inés; Rodríguez, Paula; Romanoni, Ernestina; Serrano, Emilia; Torres, Amor, y Vega, Carmen N.

Actores: Alvarez Casado, Vicente; Boltrán, Arturo; Basgi, Enrique M.; Bretaño, Faustino; Ferret, Matías; Fischer, Luis; Galindo, Celestino; Gallego, Francisco; García Valero, Vicente; Guillot, Jenaro; Ibarría, Robustiano; Lamas, Miquei; León, Práctico; López, Rafael; Meina, Francisco; Morales, Lina; Moreno Angel; Paisano, Pedro; Pardo, Miguel; Román, Carlos, y Rufart, Carlos.

INFORMACION DE MARINA

Resoluciones de personal.

Destinarse a las órdenes del comandante general de la escuadra al teniente de navío don José Manuel Moreno de Guerra.

Nómbrese ayudante de la Comandancia de Marina de Taragona al teniente de navío don Juan José Cano Vélez.

Se concede el pase a la situación de supernumerario al teniente de navío D. Manuel Moreno Quesada.

Nómbrese profesor de la Escuela de Aprendices artilleros al teniente de navío D. Juan de Dios Carlier.

Nómbrese ayudante interino del distrito marítimo de Mazarrón al capitán de la Escala de reserva D. Vicente Peña.

Se conceden dos meses de licencia por enfermedad al primer teniente D. Eduardo Solana.

Queda excedente el capitán de la Escala de reserva disponible D. Bernabé Pérez.

Nómbrese ayudante del arsenal de la Carraca al de igual empleo y Escala D. Tomás Lloret.

Embarca en el «Princesa de Asturias» el escribiente de segunda D. Manuel Ibáñez.

Destinase a Cádiz al del mismo empleo don Luis Vélez, y al ministerio al de primera don Antonio Rodríguez.

Colegio de huérfanos.

Nómbrense inspectores de este centro a D. José Gesteira Cachafeiro y D. Felipe Fernández del Campo.

Entierro del capitán Vallespin

Esta mañana, a las diez, después de decirse una misa de cuerpo presente en la capilla del Hospital Militar, salió de dicho Centro el cortejo fúnebre del malogrado capitán piloto de aeroplano.

Presidían el duelo el capitán general, el gobernador militar, el comandante general de Ingenieros, general Cañizares; el jefe de la Sección de Ingenieros, general Arteta; el de la de Infantería, general Viñé; el teniente coronel de Infantería Sr. Lössada, en representación de Su Majestad; el de Artillería D. Lorenzo del Villar, en la del ministro de la Guerra; el coronel jefe del servicio de aviación Sr. Moreno y Gil de B. rja, y el comandante de Ingenieros D. Aristides Fernández Mathews, hermano político del finado, en representación de la familia.

Asistieron todos los oficiales del servicio de aeronáutica, Comisiones de los Cuerpos de la guarnición, y gran número de amigos del infortunado capitán. Una compañía de Ingenieros rindió los honores de ordenanza. En el fúnebre furgón iban tres hermanas coronas: una de los compañeros del muerto en el servicio de aeronáutica, otra del arma de Infantería y otra de la familia.

La comitiva siguió por el pueblo de Carabanchel, hasta el cementerio del mismo, dando recibiendo el cadáver cristiana sepultura, junto a la tumba de los demás mártires de la aviación.

El jefe del servicio aéreo áutico dió lectura de un oficio que le ha dirigido el general jefe de la sección de Infantería, que dice así:

«En contestación a su atento oficio de 21 del actual, en que participa a esta Sección el desgraciado accidente que nos roba la vida del capitán de Infantería D. Juan Vallespin Zayas, me apresuro a compartir con la brillante oficialidad de ese Centro—en nombre del Arma que se enorgullece de haber contado entre los suyos a oficial tan entusiasta y de tan relevantes méritos, y en el oficio propio, como infante y jefe de esta Sección—, el profundo dolor que nos embarga ante pérdida tan dolorosa, en la que nos resta por único consuelo la veneración a la memoria del que tan honrosamente sacrificó su vida al deber y al progreso y engrandecimiento de nuestro querido Ejército. He de merecer, pues, de su atención, interprete ante todo el personal de Aeronáutica militar, con mi más sincero pésame, mis sentimientos de admiración y cariño.»

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-Saïd, 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 África. 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, 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.

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 Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.079; 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

Ofici a en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y mui iclonas.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, 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 Eskmesla y Eynstord.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «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 «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burlak», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katorik», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuseher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes 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 MATRICULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

Arquitectos.—Academia Moreno

Jacometrezo, número 45, principal, Madrid.

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

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 cátedrico 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

Pídanse BOLETIN con detalles y visítense 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 antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece entre otras muchas ventajas, las siguientes:
A LOS ASSEGURADOS.—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 corresponden a cada partícipe, por los negocios realizados. Facultad para inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad.
Todo sin desembolso de capital alguno, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones. Pídanse solicitudes y detalles en las oficinas, Prim, 5, Madrid.

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 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 Lespes, Cetuán, 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, Gerente de la Compañía, San Agustín, 2.

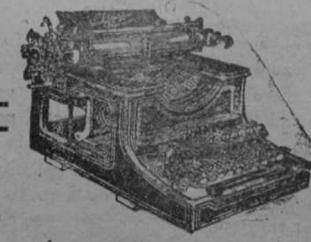
LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

YOST

No tiene cinta.

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



Comparad la escritura de la maquina

YOST

con todas las demás.