DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX | Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931. | *Madrid, Viernes 23 de Febrero de 1917.* | DOS EDICIONES DIARIAS | Número 14.775

RECONSTITUCION MARITIMA

Todo país que tenga vistas al mar, y por incidencias de su temperamento colectivo esté como adormecido en la penumbra, debe, por instinto de conservación, comprender, para cuando termine el conflicto internacional, que por esa vía puede intensificar sus actividades, tonificar sus energías y asegurar su porvenir.

Cuando se haga la paz, las naciones experimentarán todos los contratiempos e influjos de una evolución transcendental. Los que como España no hayan intervenido en la contienda, que, más que europea, puede considerarse mundial, si están en contacto directo con el mar podrán sortear las vicisitudes de esa evolución y salvar la crisis tremenda dete minada por los trastornos de la guerra, a condición de que por medio del trabajo equilibren sus desventajas con sus provechos.

El mar brinda a todos los pueblos un porvenir tranquilo y seguro, porque es manantial inagotable de prosperidades; pero la explotación del mar, que ha de efectuarse dentro de condiciones de libertad e independencia, requiere poder garantizar estas últimas excelsas cualidades sin las que ningún pueblo culto puede desarrollar las indicadas energías y actividades.

Ante todo le precisa ser fuerte por mar, es decir, poseer los medios de ejercitar y defender el dominio absoluto de sus aguas jurisdiccionales, y para ello ha menester una suficiente Marina de guerra, o sea un poder naval para la cumplida satisfacción de sus necesidades marítimas; y conjuntamente una numerosa e importante flota comercial, ambas con suficiente organización y recursos propios para su renovación y entretenimiento con arreglo a las modernas exigencias.

No hay que esforzarse para persuadir que todo eso exige un bien meditado plan de reorganización marítima, en cuyo método y realización han de intervenir diversos e interesantes factores: los almirantes para determinar las eficiencias tácticas de las naves de guerra; los estadistas para marcar sus relaciones en orden a las alianzas y amistades diplomáticas; los economistas para fijar sus créditos de creación y mantenimiento; los políticos y parlamentarios para conceder e investigar sus recursos, y las clases productoras, mercantiles e industriales en lo concerniente a los abastecimientos de su desarrollo como fuerza la más principal para la defensa de la patria en los mares y protección del comercio marítimo.

El poderío marítimo militar y comercial es la base única de la existencia de las modernas nacionalidades que han de explotar sus actividades por el mar; así es que un buen plan de reorganización marítima, como cosa muy seria que es, requiere que todas las fuerzas vivas del país cooperen y contribuyan, directa o indirectamente según la diversa índole de sus aptitudes, a que la realización de ese plan responda a todos los fines de la nacionalidad en la inmensa y variada serie de sus aspectos y manifestaciones activas.

Hay que concebirlo pensando en el volumen del comercio, en la extensión del tráfico, en la importancia de la producción, en el fomento de la industria y en la garantía de la libertad y de la independencia de la Patria, teniendo presente sus conexiones geográficas, continentales e internacionales. Que ello demanda una firmeza de voluntad extraordinaria, no hace falta decirlo; que hay que orientar con gran decisión esa voluntad, no hay que consignarlo.

Una Marina militar suficiente y eficiente; una flota comercial numerosa y eficaz: tales son las columnas fundamentales para el plan de reorganización marítima que, como nación rodeada por los dos mares más importantes y comerciales del mundo, necesita realizar la patria española para no verse arrollada en las normalidades y desenvolvimientos de la paz futura, por las evoluciones transcendentales que todos los pueblos de la tierra han de experimentar empujados por sus necesidades vitales de aumentar su producción, extender su comercio y defender su tráfico.

La columna militar naval protegerá y amparará esa producción, ese comercio y ese tráfico defendiendo a la Patria en los mares; la columna marítima comercial asegurará el intercambio y hará fructíferos todos los desenvolvimientos productores, mercantiles y de transporte que las actividades nacionales desenvuelvan y creen para intensificar la existencia de la nación. Todo lo demás tiene importancia muy secundaria, y la verdadera política de las naciones contemporáneas es prepararse para la ruda lucha por la existencia haciéndose laboriosas, siendo fuertes, capacitándose para defender su personalidad nacional, y en una palabra, prescindiendo en absoluto de los lirismos históricos para entrar de lleno en las efectividades del realismo práctico.

EN VALLADOLID

El centenario de Zorrilla

Procesión cívica.—Velada en el teatro Lope de Vega.—Discurso de Benavente.

Valladolid, 23.—La procesión cívica ha resultado una imponente manifestación popular.

La comitiva se organizó en la plaza Mayor, yendo por las calles de Santiago y Campo Grande hasta el monumento de Zorrilla, donde se depositaron gran cantidad de flores.

Los niños y niñas de las escuelas cantaron el himno a Zorrilla.

En el teatro Lope de Vega se ha celebrado la velada organizada por el Ateneo en honor de Zorrilla.

En el escenario se veía el busto de Zorrilla, rodeado con profusión de flores.

Presidió el acto el Sr. Royo Villanova, acompañándole el gobernador, el rector de la Universidad, el diputado Sr. Martín Fernández y los Sres Gavilán Reguera, Rico, obispo de Jaca, Jacinto Benavente, delegado de Hacienda, coronel del regimiento de Isabel II y alcalde de Valladolid, que sienta a su lado al de Torquemada.

Habló, en primer término, el director de *El Norte de Castilla*, presidente accidental del Ateneo, D. Ricardo Allué.

Expresa la gratitud del Ateneo hacia cuantos han contribuído al espléndido homenaje.

Ensalza a Zorrilla y a Valladolid, que aunque algo solo en este homenaje, da un ejemplo de entusiasmo honrando a su poeta, y con él a España entera.

Zacarías Illera lee una preciosa poesía titulada «Letanía profana».

Habló a continuación el insigne literato don Narciso Alonso Cortés, para agradecer a los organizadores de la velada la invitación a la Academia Española.

Recuerda que Zorrilla fué elegido académico dos veces, pronunciando el discurso de recepción en verso.

El chantre de la catedral, D. Regino Martínez, lee una composición poética titulada *Misión del poeta*.

Jacinto Benavente leyó, entre ovaciones, unas primorosas cuartillas.

Dijo, entre otras cosas, que el pobre comediógrafo sólo puede acercarse a Zorrilla, muy humildemente, para ofrendarle una oración.

Al terminar la lectura se dieron muchos vivas a Benavente.

RIÑA EN UN BAILE

Entre marinos y paisanos

Vigo, 22.—Se ha tenido conocimiento que, durante la madrugada última, en la inmediata playa de Ríos, en el punto destinado a base naval, habían ocurrido sangrientos sucesos, tomando parte en ellos varios soldados de marinería afectos a dicha base y un grupo de paisanos.

La noticia oficial del suceso, aunque sin detalles concretos, fué comunicada a las tres de la madrugada al comandante de la base naval, capitán de corbeta D. Luis de Castro, saliendo éste seguidamente, acompañado de dos contramaestres, para Ríos.

Parece que el suceso se desarrolló en la siguiente forma:

Varios mozos, que regresaban de un baile, entraron en el estanco que existe en Ríos, y allí comentaban algunos incidentes ocurridos en la fiesta, entre ellos, una discusión habida entre un marino y un paisano, por negarse éste a ceder la muchacha al primero.

Entraron en aquel momento en el estanco dos marinos, y se entabló una violenta riña entre unos y otros.

Próximo al sitio donde esto ocurría se hallaba el centinela de la base naval, a quien alcanzó una piedra tirada por un paisano, cayendo el militar al suelo herido.

Uno de los marinos cogió entonces su fusil e hizo un disparo, resultando muerto uno de los paisanos.

Además del centinela lesionado se dice que hay otros heridos.

El suceso, por la índole del mismo y por sus lamentables consecuencias, ha producido en la localidad una vivísima y penosa impresión, y es el objeto de todas las conversaciones.

El Juzgado practica las oportunas diligencias.

SINTOMAS INNEGABLES

Las economías de la amortización

Al discutirse en el Senado el artículo cuarto del proyecto de ley de Autorizaciones, el señor conde del Serrallo presentó una enmienda, cuyo objeto era que la mitad del importe de las economías logradas por la amortización que sufre la oficialidad del Ejército se destinase a mejorar los sueldos, como se trata de hacer con el elemento civil.

Al defender su tesis, el ex ministro de la Guerra hizo constar de un modo terminante que los militares no sentían un átomo de tristeza por el bien que pueda venir a los empleados de otros ramos, y que verían con placer esas mejoras, aunque a ellos no les llegasen consecuencias análogas.

La enmienda del general Echagüe fué desechada, comprobándose una vez el poco afecto con que aquí se mira a los que pertenecen a las instituciones armadas, que son desde hace tiempo objeto de una preterición sistemática.

*

La cosa pertenece a la categoría de las que por sí mismas se comentan, y no hemos de perder el tiempo en lacrimosas lamentaciones que están destinadas a que nadie las escuche; pero sí entregamos al juicio imparcial de la opinión esa diferencia de trato, que no aprobará nadie que no esté cegado por un prejuicio.

La cosa es tan justa que no debe desanimar el poco efecto producido por un primer intento. Hay declaraciones terminantes del que hoy es presidente del Consejo que favorecen al porvenir de los militares y marinos. El señor conde de Romanones ha de hacer honor a su palabra.

En este asunto, como en todos, lo difícil es organizar, porque parece que cuanto significa organización es contrario a nuestro temperamento; pero no es lícito un pesimismo exajerado.

Y se abre camino la idea de que situaciones económicas desfavorables no pueden prolongarse de un modo indefinido, y el problema se afrontará en plazo breve, porque el general Luque y el almirante Miranda profesan amor a sus compañeros de carrera y tienen voz y voto en las deliberaciones del Consejo de S. M.

La idea defendida por el conde del Serrallo es antigua en el Ejército y son varios los escritores profesionales que se han ocupado de ella con gran lujo de detalles. Es un asunto digno de estudio, y no cabe duda de que se estudiará.

*

Ninguno de los que visten uniforme siente impaciencias pueriles. Se han pasado muchos años sufriendo privaciones, y lo mismo pueden pasar uno más; pero es urgente que se les diga que no son el garbanzo negro, matando con una declaración terminante el gusano roedor de la idea de un desprecio injusto que germina en sus cerebros.

Si en todo servidor del Estado es indispensable la satisfacción interna, en los llamados a sacrificios de todas clases es un elemento que debe cultivarse con gran cuidado. Aquí se viene haciendo todo lo contrario, y esto es preciso que cese de una vez.

Antes de pensar en los complejos detalles que componen las máquinas militares de mar y tierra ocúpense los directores del país en que sea posible la existencia de los que *disfrutan* sueldos a tenor del año 1850, con una serie de gabelas inauditas y un descuento que reduce aquéllos en una forma intolerable.

Insistiremos sobre este problema, cuya solución no admite demora.

La observancia de la neutralidad

Una Nota oficiosa.

En el ministerio de Marina se ha facilitado la siguiente Nota:

«Desde hace tiempo viene sosteniéndose por una parte de la Prensa una campaña dirigida contra las autoridades españolas en todos los órdenes, cuya finalidad es mantener una acusación de deslealtad o de incapacidad por parte de España para el mantenimiento de su neutralidad.

Se utilizan para este fin algunos hechos reales abultados y otros supuestos, totalmente falsos, combinándolos hábilmente para llegar con una apariencia de verdad a las afirmaciones que convienen a aquel propósito. El hallazgo de unos bultos, cuyo contenido aun no se conoce, por las autoridades de Cartagena y la inmediata y enérgica acción del Gobierno, lejos de disipar toda sospecha de pasividad por parte de aquéllas o de éste, se utilizan, exagerando y desfigurando los hechos, para enconar más aquella campaña.

Las consecuencias gravísimas que en el orden internacional pueden tener estas afirmaciones de los españoles mismos no pueden ocultarse a los hombres de juicio sereno y recta intención.

El ministro de Marina, que ve claramente adónde conduce la pendiente por la que se quiere empujar a España, apela al patriotismo de todos. Las puertas de su despacho están siempre abiertas para todos los que inspirándose en el bien de la Patria quieran comunicarle sus sospechas o sus denuncias, que él acogerá, en lo que incumbe a su departamento, como lo exigen los altos intereses que están a su cuidado.

Quienes de este procedimiento se aparten para lanzar acusaciones infundadas contra su propio país, piensen en las graves responsabilidades que contraen.»

Lo que dice el general La Barrera.

El director general de Seguridad, Sr. La Barrera, recibió a los reporters de sucesos y confirmó la detención del súbdito alemán, añadiendo que dicho servicio se realizó tan pronto como lo permitieron las circunstancias.

Dijo que a la Policía llegan muchas declaraciones y confidencias, a las que se presta la atención que merecen, ejercitándose en cada caso la atención que corresponde.

Pero la Policía—añadió—lucha en estos asuntos, ya que se trata de súbditos extranjeros, con no pocas dificultades, y no procede con más rapidez porque ello podría traer consecuencias tan lamentables como imperdonables.

En este caso, se vigilaba al súbdito germano desde muchas horas antes de declarársele detenido, y esto se hizo cuando se recibió por la Policía encargada de la vigilancia la orden telegráfica especial dimanada de Madrid.

El general La Barrera insistió en que la Policía pone su actividad y su celo, en esta más que en otras cuestiones, por relacionarse con la patria; pero limitando su acción al terreno puramente gubernativo y sin penetrar en aquella vigilancia que es de la exclusiva competencia de la jurisdicción de la armada.

Juez especial.—Otro detenido.—Trabajos de la Policía.—¿Nuevo hallazgo?

Cartagena, 23.—Ha sido designado juez especial en la causa que se sigue por el hallazgo de los fardos misteriosos, el capitán de navío D. Luis Suances, y cesó el juez ordinario de Marina, D. Domingo Caravaca, teniente de navío.

Ante dicho señor prestó declaración, por mediación de un intérprete, el alemán detenido. Después fué llamado el cónsul interino de Alemania, D. Nicolás Meyer, capitán del vapor «Roma», surto en este puerto.

Después de prestar declaración quedó detenido, pasando en unión del alemán a bordo del acorazado «Pelayo».

Se anuncia la detención de varias personas, algunas muy conocidas, a las que se supone complicadas en este asunto.

De Cartagena han desaparecido tres súbditos alemanes. Se sabe que realizaron el viaje en automóvil hasta Albacete y que allí tomaron el tren para Madrid.

Al recibirse hoy noticias de Madrid dando cuenta de la detención de un viajero misterioso, se supone que es uno de los alemanes que han huído de Cartagena.

La Policía, al mando de D. Honorio Inglés, trabaja activamente.

Ha llegado un agregado de la Embajada de Inglaterra.

Corre el rumor de que en el Cabo de Palos se ha descubierto otro depósito.

En favor de los belgas

Los periódicos belgas publican, con grandes elogios, la exposición del marqués de Villalobar a D. Alfonso XIII pidiendo su intervención para que, a pesar del bloqueo, puedan llegar los buques con víveres para los belgas y franceses de las comarcas invadidas.

A consecuencia de la gestión del Rey, fueron convocados en Berlín los embajadores de España, Estados Unidos y Holanda en Bruselas, y se tomaron los acuerdos que son ya conocidos.

DIARIO DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Peligros, 3, entlo.

Amagar y no dar

Van transcurriendo los días y el conflicto germano yanqui sigue *in statu quo*. Los Estados Unidos y Alemania están con el brazo en alto, pero afortunadamente no han salido del amago. Y, sin embargo, pocas veces se han encrespado tanto los antagonismos como ahora. Para precipitar los acontecimientos, los yanquis han hecho salir de Nueva York dos barcos sin señales especiales, y con orden terminante de atravesar la zona del bloqueo submarino. Alemania ha reiterado su amenaza de que hundirá sin contemplaciones a dichos barcos si traspasan dicha zona; y todavía más, ha amenazado a los Estados Unidos con declararles la guerra si insisten en su deseo o propósito de armar a los barcos mercantes.

Pero la guerra no surge, volvemos a decir, afortunadamente, entre esos dos países. Eso no quita para que Norte-América se prepare, arbitre recursos militares y navales y haga todo lo posible para que no le sorprendan los acontecimientos.

Está resultando algo extraño todo esto. No se puede dudar de la gravedad de la situación entre Alemania y los Estados Unidos y, por efecto de esa misma gravedad, el comercio marítimo principia a quebrantarse. ¿A quién aprovecha ese quebranto? A Norte América, no; a los alemanes, tampoco, aun cuando todo cuanto signifique desorganización del comercio mundial tiene forzosamente que favorecer indirectamente al comercio teutónico por lo mismo que está desmoralizado por completo.

Ahora los corresponsales de Prensa indican la posibilidad de que se establezca una inteligencia *pan-atlántica* entre Inglaterra, Francia y los Estados Unidos. ¿Por qué sólo de esas tres naciones y no de todas las que tienen intereses comerciales y políticos a través del Atlántico entre ambos Continentes? No falta quien suponga que ese es el primer paso para un aislamiento político y comercial de los Imperios centrales, cuyos procedimientos de hostilidad a todas las naciones que no han establecido vínculos de solidaridad con ellos hacen penoso el trato internacional.

Pero hablar de estas cosas cuando todavía está la pelota en el tejado, es decir, cuando la paz está todavía muy lejana y la guerra en un período de inminente recrudescencia, ¿no puede implicar una condenación *a priori* de esos procedimientos hostiles, sin los cuales no se permita la circulación mercantil a los países que los imponen?

Adviértese en el curso de todas estas anomalías algo que está fuera de los usos corrientes; ante el mundo, deslumbrado por los trágicos esplendores de la guerra, no se atiende a nada que no sea el exterminio cruento de los combatientes; pero cuando se disipa un tanto la humareda de los estallidos de fuego, parece que se vislumbra una armonía entre los países que protestan de las campañas de terror, para establecer una especie de cordón sanitario que ataje esos terrorismos, para lograr que se vayan consumiendo y ahogando en sus propios hornos.

La verdad es que la política de violencias a ultranza es, como sistema, un mal negocio, porque establece antagonismos y divorcia las afinidades. Los grandes pueblos, llámense como se llamen, no pueden vivir aislados; necesitan relacionarse, y para esa relación es indispensable la afinidad que se espanta del terrorismo. Los beligerantes de uno y otro campo parecen cada vez más irreductibles; así no se va a estar indefinidamente, y es forzoso ceder. ¿Quién lo hará?

El ejemplo de lo que está sucediendo con los Estados Unidos y Alemania parece indicio de lo que ha de ocurrir entre las Potencias aliadas y los Imperios centrales.

Amagar y no dar. Es una política como otra cualquiera, que pudiera aceptarse si no perturbase la vida internacional, si sus inconvenientes sólo se reflejaran en la existencia de los responsables de tan extraña situación; pero como esa política, ese sistema o como quiera llamársele, da por primer resultado tener en jaque a todas las naciones del mundo, es preciso que cese, que se resuelva, y si ha de haber un vencido, sea el que fuere, que lo haya; que siga la tragedia, con tal de que acabe pronto y puedan los pueblos libres, los pueblos irresponsables del actual conflicto internacional, reanudar su existencia normal, porque no es justo que supediten todos sus intereses morales y materiales, toda su tranquilidad, todo su presente y todo su porvenir a una cuestión de amor propio que, por no referirse directamente a ellos, es causa de la ruina del comercio universal, de la paz universal y de todas las ventajas universales, que están echando a pique con sus discordias los países beligerantes.

M. S.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Trincheras alemanas razziadas.—Importantes bajas.—«Raids» a las trincheras alemanas.

Londres, 22.—La noche pasada nuestras tropas realizaron varias operaciones, con éxito, en diferentes puntos de nuestro frente.

En el frente del Somme nos apoderamos de parte de las trincheras enemigas al Noreste de Gueudecourt, e hicimos prisioneros.

Penetramos en las trincheras enemigas al Sur de Armentieres, en un frente de unas 650 yardas.

Nuestras tropas penetraron profundamente en las posiciones enemigas y causaron muchas bajas.

Aquí cogimos 44 prisioneros.

También realizamos incursiones en las líneas enemigas al Sureste de Ypres, en un frente de 600 yardas, llegando hasta sus líneas de apoyo.

Matamos muchos alemanes y destruímos varios refugios subterráneos y galerías de minas, causando grandes daños a las defensas enemigas.

En esta operación hicimos 114 prisioneros, incluyendo un oficial, y cogimos cuatro ametralladoras.

En todas estas acciones nuestras bajas han sido ligeras.

El número total de los prisioneros hechos durante las últimas veinticuatro horas se eleva a 184.

Durante el día nuestra artillería se ha mostrado activa en el Norte del Somme y en una porción de lugares entre Armentieres e Ypres.

Varias compañías inglesas rechazadas en Armentieres.

Berlín, 23.—Cuerpo de Ejército del príncipe heredero Rupprecht.—Al Sur de Armentieres, y después de intensa acción de fusilería, varias compañías inglesas penetraron en nuestra posición.

Fueron desalojados por medio de un enérgico contraataque nuestro.

Al limpiar las trincheras contamos 200 cadáveres ingleses, llevándonos a 39 prisioneros.

Varios avances de reconocimiento del enemigo al Sudoeste de Warneton, al Sur del canal de La Bassée y entre el Ancre y el Somme, se malograron.

Patrullas dispersadas.

París, 23.—En Bélgica, ayer por la tarde, las patrullas alemanas que intentaban abordar nuestras líneas cerca de Roode-Port (Nordeste de Nieuport), fueron dispersadas por nuestro fuego, sufriendo pérdidas el enemigo.

Lucha de artillería bastante viva en la orilla derecha del Mosa, en el sector de la cota Poivre.

Nada que señalar en todos los demás sitios.

Las operaciones en Rusia

Destacamentos rechazados en Riga.—Excursiones en los Cárpatos.—Las tormentas de nieve.

Berlín, 23.—Frente del ejército del príncipe Leopoldo de Baviera.—Al Sudoeste de Riga y en la orilla Sur del lago de Narocz fracasaron varias empresas de destacamentos rusos.

Cerca de Nabusy, a orillas del Schara y en varios sitios entre el Dniester y los Cárpatos forestales, nuestros contingentes exploradores llevaron a cabo, con éxito, algunas excursiones.

En el frente del ejército del archiduque José y en el del mariscal von Mackensen fué muy limitada la acometividad de los combatientes, por causa de tormentas de nieve.

El parte oficial ruso.

Petrogrado, 23.—En los frentes occidental y del Cáucaso, tiroteos entre las patrullas exploradoras.

En el frente rumano, en la región Nordeste de Dorna Vatra, después de fuerte bombardeo, fuertes columnas enemigas atacaron nuestras posiciones.

Las obligamos a regresar a sus posiciones de partida.

La invasión de Rumanía

Bombardeos recíprocos.

Londres, 23.—El parte oficial rumano de esta tarde dice que en la frontera Noroeste de Moldavia, hubo bombardeo recíproco. En la región de Focsani, la artillería rusa dispersó a los destacamentos enemigos. En la región de Mihala, la artillería rusa obligó a huir a tres compañías enemigas.

La artillería pesada rusa bombardeó eficazmente el pueblo de Baldoir, cinco kilómetros al Noroeste de Braila, y las posiciones enemigas de Bucen, sobre el Danubio.

El parte ruso se limita a decir que en este frente hubo el acostumbrado fuego de infantería y reconocimientos, con éxito, al Norte de Braila.

Tormentas de nieve.

Berlín, 23.—En el frente del ejército del archiduque José y en el del mariscal von Mackensen fué muy limitada la actividad de los combatientes, por causa de tormentas de nieve.

En los Balkanes

Combates favorables para los aliados.

París, 23.—Actividad de artillería en todo el frente. Reconocimiento de patrullas sobre el puente de Makukovo. Un «raid» hecho cerca del lago Doiran ha permitido hacer algunos prisioneros. Han sido rechazados dos contraataques enemigos en el mismo punto. Los aviadores han demostrado gran actividad. Tuvieron varios combates victoriosos y bombardearon algunas columnas enemigas cerca de Seres y Metkauk.

MINAS Y SUBMARINOS

LA GUERRA EN EL MAR

Los fines de la guerra submarina.

Ginebra, 23.—En la *Gaceta de Voos*, George Bernhard considera que Italia, Francia y Rusia se van a ver obligadas a pedir la paz como consecuencia de la guerra submarina.

«La gran posibilidad política que los submarinos nos ofrecen es; según nuestro punto de vista, que los aliados de Inglaterra, privados del apoyo inglés, se verán en la necesidad de pedir espontáneamente la paz para concertarse con nosotros sobre las condiciones que restablezcan la normalidad en el Continente. Entonces será cuando nosotros podremos dominar en absoluto el peligro inglés.

La guerra de los submarinos cortará las importaciones por mar para Francia e Italia, y limitará los aprovisionamientos de productos alimenticios de estos dos países. Se puede, pues, prever que llegará un día en que la continuación de la guerra para Francia e Italia será económica y militarmente imposible. Por esto debemos discutir ahora el problema de los fines de guerra y de las indemnizaciones, a fin de que estas dos Potencias puedan desde hoy saber a qué precio evitarían las últimas atrocidades de la guerra. Lo mismo puede decirse respecto a Rusia.»

Torpedero francés frente a Tarragona.—Combates fantásticos.

Tarragona, 23.—Desde los últimos torpedeos, cruzan nuestras aguas algunos buques de guerra, y especialmente un torpedero, que la gente confunde con un submarino, dando esto motivo a continuos comentarios y noticias fantásticas todas.

Hoy ha fondeado un barco mercante francés para cargar vino con destino a Cette, habiendo ya hecho varios viajes sin novedad a pesar del bloqueo alemán.

Sólo han suspendido la navegación los vapores españoles; pero esto se debe más bien a la continua alza de los fletes, que suben de un día para otro, dando ésta lugar a que los buques queden amarrados el mayor tiempo para beneficiar de flete más elevado.

En efecto, antes de la guerra se pagaban cinco pesetas por pipa; durante ésta se han venido pagando a 20, y ahora se piden 75.

Los periódicos llegados de Madrid hablan de combates navales en estas cercanías, no habiendo habido ningún encuentro y sólo simples torpedeos, que hubieran continuado de no haber llegado un destroyer que se bastó para ahuyentar a los submarinos. Este destroyer fué avisado por telegrafía sin hilos por un vapor inglés que pasó cerca del lugar donde estaban siendo torpedeados otros buques, salvándose a fuerza de máquina y avisando entonces por radiotelegrafía.

Hazañas de dos submarinos

Berlín, 23.—Dos submarinos alemanes, que regresaron ayer a su base, hundieron 24 vapores, tres veleros y nueve pesqueros

Entre esas pérdidas figuran: un barco de 9.100 toneladas de registro bruto, con carbón; otro, de 3.000, con mineral de hierro; otro, de 3.500, con víveres; otro, de 2.200, con trigo y heno; otro, de 2.700, con material de guerra para Italia; otro, de 400, con estaño; otro de 800, con carga general; otro, de 300, con herramientas para caballos, y un vapor tanque de 7.000 toneladas.

Fué cogido, además, un cañón.

Sufrimientos y peligros de las tripulaciones submarinas.

Según la *Gaceta de Francfort*, los tripulantes de los sumergibles se hallan satisfechísimos por «tener las manos libres», aunque esa libertad de acción no excluye ni las dificultades ni los riesgos.

«Reina frío muy intenso—dice el periódico alemán—, y arrastran las corrientes grandes bloques de hielo hasta los puertos y canales. Desde hace unas semanas el agua hiélase todas las noches, y los rompehielos trabajan sin descanso.

A bordo de los submarinos que navegan por el mar del Norte la temperatura se mantiene a cuatro grados bajo cero durante algunas horas, cuando están en sumersión. Para que suba el termómetro, hay que ascender hasta la superficie, y, al hacerlo, se deposita hielo sobre el periscopio y la torre del comandante.

En Ostende, Zeebrugge y Brujas, los ingleses no cesan de atacar a los submarinos mediante bombas arrojadas en gran cantidad desde los aviones.»

Los náufragos del «Perey-Roy».

Valencia, 23.—El capitán de la goleta «Perey-Roy», torpedeada y hundida por un submarino alemán, ha manifestado que el barco zarpó el 16 de Noviembre de San Juan de Terranova. Conducía un importante cargamento de bacalao que dejó en Nápoles y regresaba, en lastre, hacia Santa Pola, cuando fué detenido por el submarino. El encuentro ocurrió el día 13 del corriente. Los tripulantes del «Perey-Roy» permanecieron en los botes ocho horas, hasta que fueron recogidos a bordo del «Ciudad de Palma», que los condujo a Palma de Mallorca primero, y luego a Barcelona.

Buques hundidos.

París, 23.—Lista de navíos hundidos comunicada a las dos de la tarde:

El día 21 el «Princess Albert», vapor inglés de 1.586 toneladas; el «Mannigham» (antes «Inchmaree»), vapor sueco de 1.984 toneladas, y el «Tecwyn», velero inglés de 132 toneladas.

UNA MOCION DE LA ALCALDIA

La municipalización del pan

El alcalde de Madrid ha presentado a la aprobación del Concejo una moción, con la que pretende resolver el asunto del pan.

Después de una larga exposición, en la que estudia este problema desde 1902, y en la que aporta interesantes elementos de juicio, propone las siguientes bases:

«Primera. Se declara municipalizada la fabricación y venta del pan candeal de todas clases, tamaños y formas, y no conviniendo al excelentísimo Ayuntamiento, por ahora, el ejercicio directo de aquella industria, le subrogará, por tiempo no mayor de veinte años, en las personas, Compañías o Sociedades que lo soliciten, como sometidas a las siguientes condiciones y al reglamento que se forme, convenios que se elevarán a escritura pública:

a) Fabricación diaria de un mínimum de 5.000 kilogramos de pan candeal por los procedimientos mecánicos más modernos y en locales adecuados por su capacidad, ventilación y saneamiento.

b) Venta al detall del pan candeal en las siguientes formas, peso y precio máximo:

Pan con harina de flor en piezas de
1.000 gramos, 51 céntimos.
500 — 26 —
200 — 11 —

En barras de dos kilos, vendidas por fracciones y al peso, 47 céntimos kilogramo.

c) Reducción mensual de los anteriores precios, en la cantidad que corresponda a la baja que tengan las harinas de primera clase en la plaza de Madrid durante el mes anterior, con relación al precio de 48 pesetas los 100 kilogramos, o sea, a la igualdad en precio del kilogramo de pan de primera con el de la harina, más 0,03, 0,04 y 0,07 pesetas, respectivamente, en kilogramo de pan por razón de reparto y fracción monetaria divisible y la equivalencia de 100 kilogramos de pan por 82 kilogramos de harina, que forman las bases de la tasa máxima para el pan candeal de primera calidad, sometiéndose, en caso de disconformidad con la tasa que fije la alcaldía, a lo que resuelva el excelentísimo Ayuntamiento.

d) Establecer 40 despachos en Madrid por cada 5.000 kilogramos de fabricación de dichas clases de pan, a los precios de la tasa fijada, pudiendo hacer el reparto sin aumento alguno por tal concepto.

e) Llevar la contabilidad en la forma prevenida por el Código de Comercio, dando copia del inventario al excelentísimo Ayuntamiento y cada seis meses relación de las alteraciones en el mismo.

f) A permitir al excelentísimo Ayuntamiento en caso de huelga de obreros o de suspensión de las labores por conveniencias del patrono, la ocupación de la fábrica para proseguir el trabajo.

Segunda. Para la subrogación del derecho del excelentísimo Ayuntamiento a la fabricación y venta exclusiva en Madrid de las expresadas clases de pan tendrán prioridad los actuales fabricantes, siguiendo a éstos en orden las Sociedades, Cooperativas o Mutualistas, y, por último, las demás personas o Sociedades industriales de nuevo establecimiento, y siempre en orden a la mayor cantidad de 220.000 kilogramos de fabricación diaria.

Tercera. El excelentísimo Ayuntamiento concederá exención durante el plazo de la subrogación, de toda clase de arbitrios e impuestos, siempre que no tengan carácter de obligación personal general, a las nuevas Sociedades o personas que sean admitidas para el ejercicio subrogado de la producción de dichas clases de pan, como asimismo a los actuales fabricantes de producción inferior a 5.000 kilogramos diarios, que bien personalmente o en Sociedad soliciten la subrogación por hallarse conformes con las condiciones de la misma.

También gestionará de los Poderes públicos la exención total o parcial de las contribuciones de urbana e industria y comercio.

Cuarta. El excelentísimo Ayuntamiento se reserva el derecho de municipalizar en cualquier tiempo la fabricación de las demás clases de pan para el consumo general, sin más excepciones que la del elaborado por el ramo de Guerra con destino a las clases de tropa de tierra y de mar y el que se fabrique por un particular o asociación sin fines comerciales, cuyos productos queden, desde luego, excluídos de la municipalización.

Quinta. Al término del plazo de la subrogación del derecho del excelentísimo Ayuntamiento, se entenderán cancelados cuantos derechos pudieran corresponder a los fabricantes por razón del ejercicio de la industria, y en libertad el excelentísimo Ayuntamiento de realizar por sí la fabricación con carácter de exclusiva.

Sexta. Dentro de los treinta días siguientes a la definitiva sanción de las presentes bases, el excelentísimo Ayuntamiento redactará el Reglamento para la aplicación de las mismas.»

Esta moción se discutirá el próximo sábado en sesión extraordinaria.

Junta de Transportes marítimos

En el despacho del director de Comercio se celebró ayer tarde la reunión de la Junta de Transportes marítimos, bajo la presidencia del Sr. Nicolau, y con la asistencia de los vocales señores Sagarduy, Aguilera, Gómez, Prados Urquijo, Martínez de Velasco, Freijero, Alonso Castrillo, barón de Satrústegui, duque de Bailén y D. Carlos Prast, actuando de secretario el de la Junta, Sr. Carvajal.

El director de Comercio facilitó la siguiente referencia de lo tratado:

«Se dió cuenta de un oficio de la Compañía Trasatlántica poniendo a disposición de la Junta 1.600 toneladas de medida en el vapor «Alicante», que saldrá de Nueva York hacia el 13 del próximo mes para Cádiz y puertos del Mediterráneo, acordándose dar traslado del citado oficio a la Subcomisión a los efectos de atender las necesidades más urgentes.

Se enteró también la Junta de diferentes comunicaciones acerca de la liquidación de quebrantos por los servicios hechos a fletes reducidos, y otras de ingreso reglamentario, a razón de 20 céntimos por tonelada.

Entre los acuerdos tomados figuran los siguientes: Comunicar a la Junta de Subsistencias de Oviedo el acuerdo tomado en la sesión anterior respecto al maíz conducido por el vapor «Salvadora», y esperar su respuesta, e interesar nuevamente del Sindicato justifique el destino del maíz importado a flete reducido. Esta misma justificación se exigirá a la Federación de Sindicatos Agrícolas de Oviedo respecto al maíz conducido por el vapor «Cabo Tres Forcas». Designar una ponencia para estudiar la reclamación de los fabricantes de harinas de Barcelona, que formarán los señores Sagarduy, Aguilera y Gómez.

Respecto de la importación del maíz para Canarias, se acordó esperar a conocer la respuesta del delegado del Gobierno de Las Palmas, que interesaba el tonelaje para transportar 500 toneladas de Nueva York a dichas islas y transmitirlo a la Subcomisión a los efectos de la designación de barcos.

Vista la instancia de la Cámara Agrícola de Valencia sobre la importación de maíz como alimento para el ganado, se acordó que la Subcomisión, en la próxima Junta, informe respecto al flete que se les puede conceder, teniendo en cuenta el a que ha de resultar el maíz franco bordo en puerto español, y pedir a dicha Cámara Agrícola una relación de los recriadores de ganado de cerda y del número de cabezas de ganado.

También se acordó conceder a flete reducidísimo el carbón que se obtenga a precio de tasa, y cuando ésta no se obtenga en tales condiciones conceder el flete corriente con el 40 por 100 de rebaja, siempre que se trate de industrias comprendidas en los casos previstos por el Real decreto por el que se rige la Junta y siempre que los productos de dicha industria estén tasados.

Se concedió a la fábrica de gas de Reus el transporte de 1.000 toneladas de carbón de San Esteban de Pravia a Tarragona a flete corriente con el 40 por 100 de rebaja; comunicar al gobernador civil de Santander, presidente de la Junta de Subsistencias, que se concederá el transporte a precio mínimo de 400 toneladas de carbón, convenidas con la Patronal de mineros de Asturias, transportes para 1.500 toneladas a la Sociedad Minas de Cala, que deberá decir anticipadamente la fecha en que precisará el barco y fijando la subcomisión el flete; flete reducidísimo a la Cooperativa Gaditana de fabricación de gas de 1.000 toneladas de carbón de Asturias a Cádiz mediante ciertas restricciones.

Respecto al cabotaje de hierro, se acordó citar oficialmente a los productores y a los navieros para llegar a un acuerdo y regularizar este tráfico.

Se concedieron 600 toneladas para cada uno de los meses de Marzo y Abril de alquitrán mineral a flete reducido, acordado por la Junta, a los Sres. Sabader y Henry; comunicar a D. Francisco Rovira que no es posible concederle barco para la importación de bacalao de Irlanda, por falta de barcos disponibles.

Por último, pasaron a la Subcomisión las peticiones de la Mancomunidad propietaria de la fábrica de gas de Cartagena y de la fábrica de gas de la Unión para la concesión de barcos; pero debiendo justificar que tiene el carbón a tasa.

Quedó pendiente para otra sesión una petición de maíz que hace el Secretariado Nacional de Sindicatos Agrícolas.

El miércoles volverá a reunirse la Junta, continuando el despacho de estos asuntos.

MISCELANEA TELEGRAFICA

Entrada y salida de barcos.

Cádiz, 23.—El vapor «Játiba» salió para Almería y Barcelona con más de 1.000 toneladas de carga general.

Según radiogramas, en breve llegará de Nueva York el correo «Montserrat», con mucha carga.

También llegará mañana a este puerto el vapor «Españoleto», que frente a Almería echó a pique a un velero inglés que navegaba con las luces apagadas.

Ha zarpado para Larache el «Vicente Puchol».

Procedente de Vigo ha llegado sin novedad el «Cabo Coronas».

Hoy zarpará para Barcelona el vapor «Antonia», de la Transmediterránea, con mucha carga.

Grave crisis por la paralización del tráfico.

Valencia, 23.—En Alcira se agudiza el malestar por la paralización casi absoluta de las faenas de exportación de naranja. Aunque se acogió con entusiasmo la noticia de la circulación de 80 vagones diarios, convenida por el Gobierno con Francia, los agricultores ven que se tardará en aplicar el servicio y que el hambre hará insostenible la situación.

El jueves próximo se celebrará una asamblea de alcaldes, convocada por el de Valencia, para tratar de los medios de defensa del comercio y la industria ante el bloqueo.

Han anunciado su llegada los alcaldes de Murcia, Alicante y Castellón.

Pérdida de un vapor japonés.—Centenares de ahogados.

París, 23.—Dicen de Marsella que el correo del Extremo Oriente comunica que el vapor japonés «Hankoku Maru», que se ha hundido cerca de Chefoe, llevaba a bordo dos pasajeros americanos, 15 japoneses y 222 chinos.

La tripulación se componía de 20 hombres entre japoneses y chinos.

El salvamento ha sido imposible.

Visita de inspección a la escuadra.

Cádiz, 23.—El capitán general de este apostadero verificó una detenida visita de inspección a los buques de guerra españoles que se encuentran en la Carraca.

Los barcos inspeccionados son: «Princesa de Asturias», «Extremadura», «Reina Regente», «Vasco Núñez de Balboa», «Ucania», «Audaz» y los torpederos 6 y 11.

Según se dice, esta visita se relaciona con el viaje que los barcos harán en breve para vigilar las aguas jurisdiccionales.

El puerto de Cádiz.

Cádiz, 23.—El vapor «Latinca» zarpó con rumbo a Barcelona. Lleva más de 1.000 toneladas de carga general.

Mañana llegarán el vapor correo «Montserrat», que procede de Nueva York, y el «Españoleto», que echó a pique, frente a Almería, al bergantín inglés «Arcadua».

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

El jefe del Gobierno despachó esta mañana con S. M. el Rey.

Después recibió en la Presidencia a los periodistas, a quienes dijo que apenas tenía noticias que comunicarles.

Refiriéndose a la reunión que esta tarde celebrarán los diputados y senadores convocados por el marqués de Mochales para pedir la rápida aprobación del proyecto de ferrocarriles secundarios, dijo el conde de Romanones que el Gobierno tiene demostrado bien claramente su propósito, y espera que la discusión demostrará lo beneficioso que este proyecto es para el país.

*

Esperaba el presidente que esta tarde quedará aprobado en el Senado el proyecto de autorizaciones.

*

En cuanto a los rumores que siguen circulando respecto a la próxima clausura de las Cortes, se le preguntó al jefe del Gobierno si prometería esta tarde a los diputados y senadores que preguntaran si ofrece no cerrar las Cortes sin aprobar el proyecto de ferrocarriles.

El conde de Romanones se limitó a coger el libro de la Constitución y leer el art. 32, en el que se trata de la apertura y clausura de Cortes, función que compete al Rey.

—Como comprenderán ustedes—añadió después el presidente—, el deseo, el propósito y la conveniencia del Gobierno es tener abiertas las Cortes; pero ni este Gobierno ni ningún otro tiene firmada escritura pública comprometiéndose a ello, pues por encima de todo está la regia prerrogativa.

*

Esta mañana dijo el ministro de la Gobernación a los periodistas que el comandante de Marina de Barcelona ha dirigido un telegrama al ministro de Marina desmintiendo lo que se ha dicho respecto a la detención del trasatlántico «Reina Victoria Eugenia» por un submarino alemán.

El telegrama dice así: «Presentado el capitán trasatlántico «Reina Victoria Eugenia», manifiesta no haberle ocurrido incidente alguno durante el viaje, y ser todo pura invención.»

Las Cortes

SENADO

Sesión del día 23 de Febrero de 1917.

Se abre a las cuatro y veinticinco, presidiendo el señor marqués de Alhucemas.

La concurrencia es numerosa, y en el banco azul, los señores ministros de la Guerra y Hacienda y el señor presidente del Consejo.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El señor marqués de Santa María, ocupándose de la escasez de carbón, pide al señor ministro de Fomento que persista en la plausible labor que viene realizando cerca de las Sociedades mineras y de las Compañías de ferrocarriles para que no falte dicho producto.

ORDEN DEL DÍA

Proyecto de ley de autorizaciones.

Se lee el art. 5.°, nuevamente redactado, y una enmienda del Sr. Vallés y Pujals al mismo, que es aceptada.

El señor marqués de Mochales declara que hubiera deseado hacer algunas observaciones sobre este artículo; pero el estado de su garganta se lo prohibe. (El orador se encuentra completamente afónico.)

Anuncia una interpelación para cuando se mejore, si es que siguen las Cortes abiertas.

El señor presidente del Consejo: Tendrá tiempo S. S. de restablecerse en su dolencia. (Grandes risas.)

El artículo es aprobado.

Se da lectura al artículo adicional del señor marqués de Alonso Martínez, referente al crédito agrícola, y que es ya conocido.

El Sr. Sánchez de Toca pregunta si una vez aceptada esta enmienda adicional, el señor ministro de Hacienda mantiene su proyecto relativo al establecimiento de un Banco Agrícola.

El señor ministro de Hacienda declara que, no obstante esta aceptación, el Gobierno mantiene aquel proyecto, y que para la aplicación de lo que se preceptúa en esta enmienda se atendrá a las disposiciones que determina el dictamen dado en la otra Cámara sobre el citado proyecto.

El señor vizconde de Val de Erro interviene extensamente.

Le contestan los señores ministro de Hacienda y Alonso Martínez.

(Sigue la sesion.)

CONGRESO

Sesión de 23 de Febrero de 1917.

Preside el Sr. Villanueva, que abre la sesión a las tres y media, con escasa concurrencia de diputados y de público.

En el banco azul, los Sres. Ruiz Jiménez y Alvarado.

Se aprueba el acta de la anterior.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El Sr. Aragón pide que, con preferencia a todo, se ponga a discusión el dictamen de Comisión mixta referente a la sección tercera del presupuesto de Gracia y Justicia, que se refiere a la reconstrucción del Palacio de Justicia.

El Sr. Platja pide la reparación de una carretera de su distrito.

El Sr. Ventosa habla de la circular a los Centros telegráficos para que no se den conferencias sino en castellano.

Pide explicaciones al ministro.

El ministro de la Gobernación dice que lo prohibido es el lenguaje convencional, y sólo a una mala interpretación es debido lo que denuncia el Sr. Ventosa.

Da las gracias el Sr. Ventosa, y pide que se comunique esa orden a los Centros telefónicos.

El Sr. Jansana pide que se normalice el pago de los alcances de Ultramar.

Proposición incidental.

El Sr. Torres pide en ésta que se restablezca la Aduana de La Línea de la Concepción.

El ministro de Gracia y Justicia le dice que no es esta ocasión oportuna para tratar de este asunto.

Interviene al Sr. La Cierva para decir que el Sr. Torres está en su derecho al pedir que la Cámara se pronuncie en pro o en contra de su petición.

Rectifica el Sr. Torres, y en votación ordinaria se desecha la proposición.

El Sr. Ramos formula un ruego de interés local que le contesta el ministro de Gracia y Justicia.

El Sr. García Sánchez anuncia un ruego al ministro de Fomento.

ORDEN DEL DÍA

Se reanuda la discusión del dictamen de Comisión mixta sobre la sección 3.ª del presupuesto de Gracia y Justicia.

El Sr. Ventosa continúa su discurso de ruda oposición al dictamen.

INFORMACION DE GUERRA

Destinos.

Se destina al Ministerio de la Guerra al mayor de Intendencia D. José Miró.

Retiros.

Se les concede: para Barcelona, al capitán de la Guardia civil D. Martín Barazán; para esta corte, al oficial primero de Oficinas Militares D. Eleuterio Martínez Pinillos, y para Bermeo, al primer teniente de Carabineros D. Juan Iglesias.

Profesorado.

Se dispone que el comandante profesor de la Academia de Ingenieros D. Miguel Monella Corrales continúe en comisión en dicho Centro hasta los exámenes extraordinarios del presente curso.

Gratificación.

Se concede la de efectividad al capitán de Caballería D. Carlos de Calzada.

Pensión.

Se concede la de 2.000 pesetas a la viuda del general de brigada D. José Izquierdo Muñoz por la cruz de segunda clase de San Fernando.

Condecoraciones.

Se concede autorización para usar sobre el uniforme la medalla de plata de la Cruz Roja Española al primer teniente de la Escala de reserva de Artillería D. Antonio Sánchez.

Se consideran equiparados a acciones de guerra para conceder la medalla militar en Marruecos los reconocimientos practicados por aerosteros y aviadores, así como los vuelos de bombardeo efectuados bajo el fuego enemigo.

DE PALACIO

El ministro de España en La Haya, señor Gutiérrez Agüera, ha remitido a S. M. el Rey un cheque por valor de 2.000 florines, que, negociado en España, ha producido 3.785,40 pesetas, como donativo enviado por el jonkheer F. H. P. J. Gevers para una obra benéfica española, queriendo expresar con esto el generoso donante su simpatía y admiración hacia España y su Soberano por la humanitaria obra que vienen realizando en favor de los prisioneros y heridos de la guerra.

El augusto Soberano, de acuerdo con los deseos de M. Gevers, ha enviado la citada suma al presidente de la Cruz Roja Española, para que sea destinada al fondo de reserva de esta benéfica institución.

*

A las dos de la tarde ha ido S. M. el Rey a inaugurar el Sanatorio de Guadarrama. Le acompañan el jefe superior de Palacio, marqués de la Torrecilla, y el ayudante de guardia, marqués de la Rivera.

Bolsa de Madrid

VALORES PUBLICOS	Día 21	Día 22
4 por 100 perpetuo interior.		
Serie F 50.000 ptas. nominales	00 00	74 45
» E 25.000 » »	74 50	74 75
» D 12.500 » »	74 95	75 05
» C 5.000 » »	73 00	76 60
» B 2.500 » »	74 90	76 90
» A 500 » »	77 95	76 75
» G y H de 100 y 200 »	77 80	75 75
En diferentes series	76 75	76 80
Fin corriente.....	00 00	00 00
Fin próximo.....	00 00	00 00
4 por 100 exterior estampillado		
Serie F 24.000 ptas. nominales	82 85	80 00
» E 12.000 » »	83 00	82 10
» D 6.000 » »	85 25	83 90
» C 4.000 » »	85 00	00 00
» B 2.000 » »	85 00	84 00
» A 1.000 » »	85 25	84 00
» G y H de 100 y 200 »	85 00	00 00
En diferentes series.....	00 00	00 00
4 por 100 amortizable.		
Serie E 25.000 ptas. nominales	00 00	00 00
» D 12.500 » »	89 00	00 00
» C 5.000 » »	89 00	86 75
» B 2.500 » »	88 50	86 75
» A 500 » »	80 50	00 00
En diferentes series.....	00 00	00 00
5 por 100 amortizable.		
Serie F 50.000 ptas. nominales	00 00	00 00
» E 25.000 » »	00 00	95 00
» D 12.000 » »	97 55	96 00
» C 5.000 » »	98 25	97 00
» B 2.500 » »	98 24	97 00
» A 500 » »	99 00	98 50
En diferentes series	00 00	97 00
Obligaciones del Tesoro 4 %		
Serie A.....	101 15	101 15
» B.....	100 70	100 00
Ayuntamiento de Madrid.		
Resultas.....	91 50	00 00
Obligaciones 1868	00 00	00 00
Expropiación interior al 5 %..	00 00	00 00
Cédulas del Ensanche... ...	00 00	00 00
Villa Madrid 1908 Deudas (y obras).....	00 00	00 00
Empréstito de 1914....	90 75	00 00
Bancos y Sociedades.		
Cédulas hipotecarias al 5 por %	104 15	104 35
Idem íd. al 4 por 1000.....	97 35	96 80
Acciones del Banco de España.	446 00	450 50
Id. de la Comp.ª A. de Tabacos	000 00	273 00
Idem del Banco Hipotecario...	000 00	000 00
Idem del Banco de Castilla....	00 00	000 00
Idem del Hispano americano .	000 00	000 00
Idem del Español de Crédito..	86 50	00 00
Idem del Río de la Plata.....	240 00	000 00
Idem del Central Mejicano....	00 00	000 00
Azucareras preferentes ...	64 25	57 00
Idem ordinarias.....	00 00	00 00
Idem obligaciones.....	00 00	00 00
Ferrocarriles.		
M. a Z. y a Alicante (acciones)	350 00	000 00
Id. íd. íd, y Arizas obligaciones	000 00	000 00
Nortes (acciones)..... ...	000 00	000 00
Idem 1905 (obligaciones)... .	000 00	000 00
Cambios sobre el Extranjero		
París, a la vista billete	80 40	80 86
Londre ... st.	22 46	22 46

Las construcciones navales

A pesar de las dificultades que actualmente existen para el desarrollo de los trabajos relativos a la construcción de barcos, la Sociedad Española de Construcción Naval tiene en sus astilleros ya comenzados o en espera de materiales para acometer la obra, los siguientes buques:

Arsenal de Cartagena. — Vapor mercante «Escolano», de 3.000 toneladas, gemelo del «Romeu», al que se le puso la quilla el 10 de Diciembre último; ambos barcos son para la Compañía Valenciana de Vapores Correos de Africa, que los destinará al servicio postal de Marruecos, y estarán dotados de todos los adelantos aplicables al transporte de pasajeros

En el mismo arsenal están en construcción para la Marina de guerra; el destroyer «Cadarso», los torpederos del 15 al 24, los destroyers del 1 al 3 (de 1.145 toneladas), y los sumergibles del 1 al 6.

Ferrol.—Transatlántico «Cristóbal Colón», de 10.300 toneladas de arqueo, para la Compañía Transatlántica. De guerra: acorazado «Jaime I», 15 700 toneladas de desplazamiento; crucero «Reina Victoria Eugenia», de 5.590 toneladas, y los cruceros-números 1 y 2, de 4 725 toneladas.

Sestao (Bilbao). — Trasatlántico «Alfonso XIII», de 10.300 toneladas de arqueo, para la Trasatlántica; vapores «Conde de Zubiría» y «Marqués de Chavarri», de 4.500 toneladas para la Sociedad Altos Hornos, y vapores «Felguera» y «Sama», de 3.300 toneladas, para la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera.

Matagorda (Cádiz) —Los vapores «Manuel Arnús», de 7.200 toneladas, y «San Carlos», de 2.100 toneladas, ambos para la Compañía Trasatlántica.

Los buques mercantes que en total tiene en construcción la Sociedad Española de Construcción Naval, son 10, con 51.500 toneladas.

EL PROBLEMA DEL PAPEL

La Prensa en Francia e Inglaterra

Como consecuencia de acuerdo adoptado en uno de los últimos Consejos de ministros, los periódicos políticos, de información e ilustrados, han sido objeto de la siguiente limitación, a partir del día 15 del corriente:

Periódicos de cinco céntimos: Reducidos a dos páginas dos veces por semana (lunes y jueves, mañana) los del tipo de *Le Journal*, *Le Matin*, *L'Echo de Paris*, *Le Petit Parisien* y *Le Petit Journal*.

A dos páginas una vez por semana (lunes, mañana) los del tipo *Paris Midi y Œuvre*.

Los de forma inferior a éstos no sufren ninguna reducción.

Periódicos a 10 céntimos: Reducidos a dos páginas, una vez por semana (lunes), los diarios del tipo de *Le Temps*, *Le Gaulois*, *Le Figaro*, etc.; y podrán seguir publicándose con cuatro páginas, pero sin aumentarlas, los periódicos cuya superficie sea igual o menor que los indicados.

Periódicos ilustrados: Reducidos a cuatro páginas diarias los periódicos ilustrados que se publican todos los días cuando el tamaño de cada uno de éstos, antes de la guerra, no fuera superior a 0,2137 centímetros cuadrados, y su precio en venta sean cinco céntimos.

The Times, que en Noviembre último había elevado su precio de 10 peniques a 15, lo eleva ahora a 20, con objeto de disminuir el consumo del papel. Dice este periódico que quiere volver al antiguo sistema, de que un ejemplar sirva para muchas casas, porque de lo contrario se verá obligado a aumentar el precio de cada número hasta 70 peniques.

Espectáculos para mañana

REAL.—(Función 33 de abono, 25 del turno 2.°) A las nueve, Sansón y Dalila.

ESPAÑOL.— A las diez, La Maja de Goya y Petición dificil.

A las seis, La corte de Napoleón.

COMEDIA.—A las diez, El último Bravo.

LARA.—A las seis, La locura de Madrid y y Pastora Imperio.

A las nueve y tres cuartos, La señorita de Trevelez y Pastora Imperio.

ZARZUELA.— A las diez, Aires de primavera.

A las seis y cuarto, La mujer de Boliche.

PRICE.— A las diez, Los misteriosos.

A las seis, Los misteriosos.

ESLAVA.—A las seis, Mamá.

A las diez, Margarita la Tanagra.

CERVANTES. — A las diez menos cuarto, Don Alvaro o La fuerza del sino.

A las cinco y media, Más fuerte que el amor.

INFANTA ISABEL.—A las A las seis y media, En el camino y El palacio de la marquesa.

A las diez y cuarto, El palacio de la marquesa.

APOLO. — A las seis, El Rajá de Bengala.

A las diez, La niña mimada.

A las once, Mantequilla de Soria.

COMICO.—A las diez, Los viajes de Gulliver.

REINA VICTORIA. — A las seis, La dama Blanca.

A las diez, La dama blanca.

COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, Celos.

A las seis y media, El loco Dios.

A las nueve y media, películas.

A las diez y media, El infierno.

ALVAREZ QUINTERO. — A las cuatro, El orgullo de Albacete.

A las seis, Un consejo del demonio.

A las diez, El pendón de Castilla.

NOVEDADES.—A las seis, El zagalillo.

A las siete y cuarto, La viejecita.

A las nueve y cuarto, Doloretes.

A las diez y cuarto, La alegría del batalón.

A las once y tres cuartos, La chicharra.

ROMEA.—Cinema y varietés.—Secciones a las 6, 7, 10 y 11 1/4. — Jesusa Lazcano, Los Ricardos, Mercedes Seros, The Onottos, Eva de Lys, Elena Cortesina, la Checa y Carmen Flores.

CHANTECLER.—Todas las noches, colosa triunfo de la Chelito.

PROYECCIONES. — Sección continua de cinematógrafo (grandes éxitos).

CINE IDEAL.—Todos los días estrenos de nteresantes películas. Desde las cuatro y media

GRAN TEATRO (palacio del cinematógrafo) y CINEMA X.—Butaca, 0,50; palcos, 4 pesetas.—Exitos grandiosos.

CINEMATOGRAFO

Marca Imperator d'Ernemann nuevo, completo para proyecciones en teatros, se vende. Tiene objetivo Imperator, banco de hierro, linterna, motor, arco, resistencia regulable, embobinador y dispositivo para proyecciones fijas.—Razón: Peligros, 3, Sr. Montilla.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 17.

MEMORIAS DE UN NIÑO DE LA SABOYA

POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

tima que parecía ofrecerme probabilidades de éxito. Como nos hallábamos en los días más largos del año, no salimos de la población hasta las cinco de la tarde, con intención de pasar la noche en una casa de campo situada a mitad del camino de Saint-Julien. Después de haber andado mucha parte de la noche por montes y valles, salimos con que mi amo que nos servía de guía, había perdido el camino, y nos encontramos sin saber qué dirección tomar. Como generalmente una desgracia no viene nunca sola, el tiempo, que había sido inmejorable todo el día, cambió de repente. Tuvimos que buscar donde guarecernos para evitar los furores de una horrorosa tempestad; nos colocamos bajo las ramas de un corpulento árbol, cuando los ladridos de un perro nos advirtieron de que no estábamos lejos de algún cortijo; inmediatamente emprendimos la marcha hacia el lado por donde se habían oído; pero no habíamos dado aún cien pasos, y mil relámpagos iluminaron el horizonte en todas direcciones. El lúgubre trueno se sucedió, y su estruendo hizo estremecer la tierra; muchas nubes negras y compactas se reunieron sobre nosotros, y principió a llover a torrentes.

—No debíamos haber abandonado el árbol, ya estoy hecho una sopa, dije a a mi amo.

—Soy de tu parecer; la carga se me va haciendo pesada; estoy muy cansado..... y ese mastín no ladra ya..... Por aquí no se ve ningún camino..... vamos, volvamos al árbol, al menos nos resguardará algo del agua.

Al terminar estas palabras, la tormenta redobló su furor; un terror pánico se apoderó de nosotros, y nos detuvimos instintivamente formando un grupo compacto; en aquel instante vimos desprenderse de una nube una gran ráfaga de fuego y precipitarse con espantoso ruido sobre el árbol que nos había servido de abrigo; con pocos pasos que hubiéramos estado más inmediatos, el flúido eléctrico, que sin embargo, nos hizo experimentar una violenta conmoción, nos hubiera confundido al mismo tiempo que destruía y aniquilaba aquel robusto rey de los vegetales.

Como se ve, el tío Ambrosio que contaba ya cincuenta veranos, carecía de la experiencia propia de su edad; si hubiésemos tenido tiempo de llegar al árbol, nuestra muerte hubiera sido inevitable; pero el buen hombre no había pensado nunca más que en su avaricia: el dinero era su ídolo, el dinero era su conciencia.

La tormenta pasó, y el horizonte se despejó en poco rato, como sucede por lo general en la estación de verano. Después de haber paseado nuestras miradas sobre el árbol mutilado por el rayo, cuanto la oscuridad de la noche nos lo permitió, tomamos un sendero cenagoso que encontramos, y atravesamos varios arroyuelos que habían salido de madre con las aguas de la tormenta; nuevos aullidos de perros nos atrajeron hacia una casa de campo que no tardamos en divisar. Sin embargo, avanzábamos con dificultad, con circunspección y puestos en guardia, porque a los ladridos de algunos perros, se mezclaron los de una docena de mastines que nos rodearon, armando un alboroto de dos mil diablos. Cuando llegamos al patio de la casa, nos vimos acometidos por aquellos perros semimontaraces de un modo espantoso. Tuvimos que parapetarnos en nuestros fardos y comenzar a hacer uso de los palos que llevábamos; mas no por eso se libertaron dos de mis camaradas de recibir horribles mordeduras; y creo que hubiésemos quedado todos en el campo de batalla, si el dueño de la casa no hubiese acudido a socorrernos llamando y riñendo a sus fieles cancerberos.

—¿Quiénes sois?, nos dijo metiéndonos por los ojos una linterna que llevaba en la mano, y procurando enterarse bien de la casta de pájaros que éramos.

—Un pobre buhonero y sus deshollinadores, respondió el tío Ambrosio. Me he perdido en el bosque, la tormenta nos ha extraviado y vengo a pediros un rincón para pasar el resto de la noche.

—¡Es verdad!, esta mañana os he visto en La Ferté; pero como no os aguardábamos por aquí, hemos soltado los perros.

—¡Ah!, ¡conque sois vos, amigo!, entonces no nos hemos perdido..... ¡Caramba!, ¡tanto mejor!, bien decía yo, muchachos, que sabía bien el camino.

Este arranque de viejo presumido de sí mismo, no impidió a los niños que creyesen la realidad; es decir, que las marchas y contramarchas y los ladridos de los perros, y más que todo la casualidad, nos habían conducido a buen puerto.

Eran cuando menos las once de la noche. Después de una ligera cena de pan y tocino, y un poco de vino muy malo, se curaron los heridos en la gran batalla, y nos fuimos a acostar a un gran pajar.

(*Continuará.*)

IBARRA Y COMPANIA
SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

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

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:

Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.

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

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias

Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

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

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA
PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE
CORREOS Y TELEGRAFOS
DIRIGIDA POR
DON TOMAS SANCHEZ PACHECO
OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS

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 Telégrafos, 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 é 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.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construcción and Armaments C.° Ltd. at Asrrow in-Furnes); fábrica de aceros, cañone y blindajes de Scheffield (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 C.° Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasá», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11 800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuscher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladadas 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 Japón», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

Colegio del Cardenal Cisneros
DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA
Costanilla de Santiago, 6, 1.os

Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas.

Como garantía irrecusable para las familias, ofrece este centro católico de enseñanza los resultados obtenidos desde su incorporación oficial en 1881; en Junio de 1916 obtuvieron nuestros alumnos:

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

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
ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA
Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

Inglés Práctico-Marítimo
POR
D. RAFAEL ROCAFULL
Capitán de la Marina Mercante.

Obra de utilidad evidente para todo Oficial de Marina. — Pronunciación figurada. — Comprende todas las generalidades y tecnología de las Marinas Militar y Mercante.

LOS PEDIDOS A
D. Santiago García Castellón
Duque de Ciudad Rodrigo, 12.—Cádiz.

De venta en las principales librerías de España. Precio de la obra: NUEVE ptas. (encuadernada)

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 íd.
«CADIZ». . . . . de 7.500 íd.
«VALBANERA». . . . de 7.500 íd.

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.

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 íd.
«MARTIN SAENZ». . . . . de 5.500 íd.
«PIO IX». . . . . de 6.000 íd.
«CATALINA». . . . . de 8.000 íd.
«BALMES». . . . . de 6.500 íd.

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

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, MEJICO

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-MEJICO

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, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayrá. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

Una salida cada cuarenta y cuatro días arrancando de Barcelona para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila.

LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia, el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tánger, Casablanca, Mazagán, (Escalas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual, saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón Santander y Bilbao.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

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 & C.ª
Consignaciones Embarques
Aduanas y Fletamentos
Cadiz (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 maquina
YOST
No tiene cinta.

Comparad la escritura de la máquina
YOST
con todas las demás.

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