DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVII | Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931. | Madrid, Jueves 4 de Febrero de 1915 | DOS EDICIONES DIARIAS | Número 14 166

LOS SUBMARINOS ALEMANES

Estos barcos, cuyas hazañas aisladas habían impresionado bastante a la opinión en Inglaterra, han comenzado una campaña activa en el mismo Canal de la Mancha, cuyo objeto es dificultar el paso de los refuerzos ingleses, según el anuncio que ha publicado el Almirantazgo germánico.

Este ha renunciado a las ventajas de la sorpresa con tal de evitar víctimas inútiles a los buques neutrales, conducta que merece un sincero elogio.

El parecer de los técnicos se halla muy dividido respecto a los resultados de esa campaña, completamente nueva en las guerras navales.

Nadie duda de la posibilidad de producir hechos aislados; pero casi todos están conformes en que la finalidad de aquélla no ha de lograrse de un modo satisfactorio.

Aunque así sea, y dadas las dificultades que ofrece el descubrir y atacar a los submarinos, la perturbación producida por esa acción ha de ser grande y obligará a los transportes británicos a efectuar la travesía con notables precauciones.

La mejor defensa contra un ataque submarino es la velocidad, siguiendo a ello en eficacia la vigilancia de los hidroplanos, que son capaces de descubrir con tiempo suficiente a los que navegan bajo las olas.

El empleo de otros submarinos con tal objeto está visto que no sirve de gran auxilio por el limitado campo visual que tienen esas naves modernas.

De cualquier modo, es indudable que estamos en un período experimental sobre la eficacia militar de ese invento, que no ha sido comprobada en los combates parciales que se han verificado en el mar.

Lo mismo ocurrió, en otro tiempo, con los torpederos, y era natural que así sucediese, porque la táctica que se asignó a los pequeños barcos cuya ofensiva estribaba en las sorpresas, era poco eficaz ante el fuego de la artillería de tiro rápido, si las dotaciones de los barcos atacados conservaban su serenidad.

Todas las dudas opuestas por los profesionales sobre las ventajas que concede a los submarinos el fragor de los combates siguen sin resolver, puesto que el suceso del *Cressy* y de sus dos compañeros se verificó en condiciones anormales que no han de repetirse.

Inspira, pues, justificada curiosidad el conocer los resultados del empleo metódico de los submarinos con una dirección única, puesto que de los hechos aislados no es prudente deducir consecuencias ni enseñanzas.

La ocasión está bien elegida por los alemanes, pues los transportes de tropas son el caso de indefensión más grande que un buque puede tener en la mar; pero es evidente que esos barcos vendrán rodeados por otros y que se explorará su ruta en forma que ofrezca las mayores garantías de no caer en una celada.

Los marinos británicos tienen reconocida pericia y es seguro que hallarán medios de contrarrestar los efectos de un ataque submarino, que podría ser fatal para su prestigio.

Los hechos han de hablar bien pronto con más elocuencia que todos los razonamientos tan conocidos y manoseados en las revistas profesionales y que descansen sobre bases muy sólidas.

El submarino, como todos los adelantos, tiene su papel y no podrá rebasar seguramente los límites que le marcan sus condiciones marineras.

TODO ES SEGUN EL COLOR

Declaraciones del ministro de Marina de Inglaterra

Le Matin, de París, publica las siguientes declaraciones del ministro de Marina de Inglaterra, las cuales, no obstante parecernos excesivamente optimistas, las reproducimos, porque al fin reflejan la manera de ver la situación una de las partes beligerantes.

«La acción de una Marina es necesariamente lenta. La presión que ejerce sobre el adversario no se detiene. Comparémosla a las fuerzas de la Naturaleza, a la presión inexorable y continua del invierno, y recordemos que nada hay que pueda hacerla resistencia.

El ministro, señalando en un mapa la parte de mar y de costa entre Dinamarca y Holanda, en donde los alemanes continúan emboscados al abrigo de Sylt, Heligoland y Emden, dijo:

«He ahí una plaza que la Naturaleza y la ciencia parecen haberse complacido en fortificar contra todos los ataques. En ella, la inactividad y las emboscadas de los alemanes se apoyan en su propia situación, con una Potencia neutral a la derecha y otra Potencia neutral a la izquierda; porque para nosotros la neutralidad es inviolable.

Mientras los alemanes continúen al abrigo de sus defensas, tienen sobre nosotros fáciles ventajas. He ahí a sus submarinos, que actúan sin cesar. Nosotros tenemos más que ellos Pero ¿cómo podremos lanzar los nuestros contra los suyos?

Los submarinos no combaten entre sí. Uno solo de los suyos que salga y encuentre delante de sí blanco contra qué tirar—nuestros barcos—realiza mucha más labor que diez submarinos ingleses que vieran delante de ellos algún barco alemán.

Es fácil perder—por causa de un submarino o de una mina enemiga, que cuestan un puñado de libras—un acorazado que ha costado millones, sin contar el número de vidas que se exponen.

Es preciso, pues, hacer las cosas con prudencia, sobre todo cuando no nos ocultamos en los puertos, sino, al contrario, nos exponemos navegando por alta mar.

Hay que contar siempre con el misterio del mar, por muy poderoso que se sea y por muy vigilante que se permanezca siempre. Los alemanes saben mejor que nadie que circunstancias muy particulares les han permitido venir a lanzar bombas contra nuestra costa Este. Habían elegido uno de los días del año en que, en estos parajes, la noche es más larga. Al regreso se vieron sorprendidos por la aurora. Si la niebla no les hubiera protegido hubieran caído en nuestras líneas. Han comprobado la desventaja que supone para ellos encontrarse con nosotros en pleno día. Todo esto tiene gran semejanza con la amenaza de un desembarco de tropas, hecho que en verdad querríamos ver cómo se realizaba... Pero esto es una esperanza que ofrece todos los caracteres de que ha de verse frustrada. Hablemos de realidades.

Resumamos en unas palabras lo que nuestra Marina ha hecho desde el comienzo de la guerra: ¿Sabe usted cuántos barcos de guerra alemanes quedan en la hora actual en los mares del mundo? Dos, a lo sumo—cruceros de 3.000 a 4 000 toneladas—: el *Karlsluhe* y el *Dresden*, más dos paquebots armados; el *Kronprinz-Wilhelm* y el *Prinz Eitel-Friedrich*.

No sabemos en qué riberas de la América del Sur se ocultan cruceros auxiliares, si se ocultan.

El comercio de los alemanes está arruinado. Aquellos de sus barcos que no han caído en nuestras manos están refugiados y desarmados en puerto. No pueden salir... La mar es libre.

Esta es la primera vez que a través de su historia puede decir Inglaterra: La mar es libre. En los tiempos en que combatíamos unos contra otros, jamás una victoria importante nos ha dado una seguridad comparable a esta que tanto nos beneficia

Completando este cuadro podemos añadir que, gracias a la mar libre, Asia, casi toda entera, se ha abierto para nosotros y para nuestros aliados como una inagotable fuente de abastecimiento.

Igual podemos decir de Australia, de Africa: de las cuatro quintas partes del mundo. En cuanto a América...

Suponiendo que en la América del Sur tengan los alemanes amistades y parentescos, ¿cómo podrán recibir en lo sucesivo los socorros que les enviaron de toda esta costa? Queda, pues, los Estados Unidos. Puede ser que la opinión pública en este país haya vacilado en sus simpatías al principio de la guerra. A la hora actual ha reaccionado. Nosotros sabremos tomar todas las precauciones compatibles con los derechos de los beligerantes y con el respeto a la neutralidad.

Había olvidado a Turquía y al Asia Menor. Nuestro adversario puede obtener de ellas algunos elementos para las necesidades de provisiones de boca, pero nada más. Por esto, cuando yo oigo hablar de las fatigas que los franceses sufren, necesariamente me dan deseos de contestar:—¿Y los alemanes, no sufren más privaciones? ¿Querrían los franceses colocarse en su lugar?... No me hago ilusiones.

Alemania continuará recibiendo secretamente una parte muy pequeña de todo lo que necesita urgentemente. Mientras tanto que los franceses e ingleses respiramos a todo pulmón, apoyados en ese mar que hemos hecho libre, que nos mantiene libres, demostraré cómo Alemania sostiene la respiración.»

El ministro inglés puso su mano en la boca del periodista, tapándosela, y continuó:

«De esta manera en que usted recibe el aire ahora, lo recibe Alemania. El efecto que produce en el hombre amordazado la violencia de la lucha, hace violentarse, agitarse de manera terriblemente nociva el corazón.

Esta opresión enérgica no se debilitará hasta que no se rinda sin condiciones, porque en el caso inconcebible de que Francia y nuestra aliada Rusia decidieran terminar la lucha, nosotros, los ingleses, continuaremos solos hasta el fin.

Napoleón dijo: «Malta o la guerra.» Cuando yo hablé con los jefes de la Marina francesa, al principio de la guerra, al mismo tiempo que tomábamos nuestras disposiciones, les dije: «Malta será nuestro punto de apoyo; considerad Malta como un segundo Tolón.»

El ministro inglés terminó su interviú con el periodista francés diciendo:

«Todos los profesionales que han estado en contacto con el ejército francés y todos los oficiales que regresan de nuestras trincheras nos traen los mismos informes, que en nosotros producen el mismo sentimiento: una admiración ilimitada por el esfuerzo que realiza Francia, por su ejército, por sus jefes y por su generalísimo.»

Telegramas de la costa

Cariñosa despedida a un marino.

GIJÓN, 3.—Del vecino puerto de Luanco dan cuenta del sentimiento que entre las clases distinguidas de aquella localidad y entre la gente que se gana la vida luchando en el mar ha producido el traslado de distinguido jefe de la Armada capitán de corbeta D. José Cebreiro, que durante ocho años fué ayudante de Marina de aquel puerto.

El Sr. Cebreiro, ascendido hace dos años, marcha a la Ayudantía de Avilés, que corresponde a la categoría de su empleo.

Las clases acomodadas de Luanco han ofrecido al Sr. Cebreiro un banquete de despedida, en que se pronunciaron brindis muy sentidos y que ponían de manifiesto la alta estimación y el efusivo afecto de todos.

Por su parte, los pescadores—que ya habían regalado por suscripción un bastón de mando al Sr. Cebreiro—han hecho una despedida entusiasta y sentida al nuevo ayudante de Marina de Avilés, acompañándole en masa los de Candas, Luanco y otros puertecitos vecinos, con la bandera del gremio de mareantes, y en medio de grandes aclamaciones.

Según dice un periódico gijonés, con el traslado del Sr. Cebreiro pierden los pescadores de aquella zona un padre generoso que les aconsejaba sabiamente en sus tribulaciones y los socorría con liberalidad en sus desgracias.

Uno de estos días se posesionará el Sr. Cebreiro de su nuevo cargo en Avilés.

Trabajos de salvamento.

ALGECIRAS, 4.—Han empezado los trabajos de salvamento del vapor *Eugenio*, que naufragó la noche del último sábado.

El buque es propiedad del armador D. Saturnino Onc la.

Dicen los buzos que ha sufrido el barco una grave avería en el casco y que será costoso el salvamento.

El puerto de Las Palmas.

LAS PALMAS, 4.—Durante el pasado mes entraron en este puerto 263 vapores transatlánticos; de ellos, 109 ingleses, cuatro de guerra, 75 españoles, 19 noruegos, 17 italianos, nueve griegos, nueve holandeses, ocho suecos, cinco portugueses, cuatro danese , tres franceses, uno alemán, uno norteamericano, uno argentino de guerra y uno belga.

También entraron 143 buques de vela españoles.

Sumaban los 406 buques 817.453 toneladas, con 13.300 tripulantas y 8.500 pasajeros.

Procedían de Europa 81 buques, 217 de Africa, 101 de América y ocho de Oceanía.

Movimiento de barcos.

ALGECIRAS, 4.—Fondearon en esta bahía los torpederos números 1, 3 y 5.

También entró en este puerto el vapor correo de Ceuta *Vicente Llovera*, de que han desembarcado 900 licenciados, que marcharán a las doce de esta noche en tren especial.

Terminado el desembarco, se procedió a embarcar en el *Vicente Llovera* 45 cabezas de ganado vacuno.

DEBATES PARLAMENTARIOS

EL PROYECTO DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Y HABILITACIÓN DE PUERTOS MILITARES

¡AL FIN, APROBADO!

En la sesión de ayer tarde quedó aprobado en el Congreso el proyecto de ley de Construcciones navales y Habilitación de puertos militares pero como se verá por el extracto que publicamos a continuación para llegar a ese resultado, todavía fué preciso después de lo mucho que se ha discutido, que el señor presidente del Consejo apelase a medidas extraordinarias.

Habla el Sr. Gasset

Comenzó el debate con un discurso del señor Gasset en el que hizo las siguientes manifestaciones:

Pedí la palabra al escuchar lo que dijo el señor Urzáiz relacionado con la enmienda referente al abastecimiento de aguas para las bases navales, asombrado al oir al ministro de Fomento que dijese que no había en esta materia ni siquiera un cálculo, y que lo único que podía ofrecernos era una hipótesis.

Basar sobre hipótesis un gasto de siete millones es verdaderamente aventurado.

Se ha recordado lo acaecido ocupando yo ese banco al discutirse las carreteras. He expuesto claramente que con el plan que yo había formulado el Tesoro se ahorraba una cantidad considerable de cientos de millones de pesetas.

Yo acredité todo eso, e hice algo más, que fué calificar en forma que yo estimaba de mi deber y mi derecho la campaña que con aquel motivo se había hecho.

No puedo, pues, aceptar parangón entre lo que era una positiva ventaja para el Tesoro y el caso actual, pues consignar una cifra sin proyecto, sin bases ni datos, es vivir alejado de todo serio procedimiento administrativo. Por eso la enmienda no puede pasar sin mi protesta.

El señor ministro de Marina

La parte—comenzó diciendo—que al ministro de Marina incumbe en este asunto, puede considerarse como mínima o casi como ninguna. Se trata simplemente de un abastecimiento de aguas, abastecimiento de aguas que se hace con motivo del establecimiento o del perfeccionamiento de las bases navales, pero que en modo alguno ha de hacer el ministerio de Marina.

Sin embargo, he dicho que el ministro de Marina tiene en eso una parte, siquiera sea mínima, y yo debo explicar a la Cámara cuál ha sido la parte del ministro de Marina y su actitud actual respecto á este asunto.

Yo no he de cansar a la Cámara, y sobre todo, no he de ofender su ilustración exponiendo aquí lo absolutamente indispensable que es ese elemento en una base naval.

Todos los señores diputados saben que el agua en grandes cantidades es tan indispensable al movimiento de los buques modernos como el carbón. Yo, señores diputados, he mandado el arsenal de El Ferrol y he tocado de cerca esta deficiencia; en aquel apostadero es tal, que un buque, no de gran tonelaje, sino de mediano, necesita para proveerse de agua, para llenar sus aljibes, por lo menos cuatro o cinco días, cosa que debiera hacerse en cuatro horas a lo sumo. He pasado muchas veces por la vergüenza de recibir peticiones de comandantes de buques y de almirantes de escuadras extranjeras para proveerse de agua y he tenido que decirles que yo no podía dar agua, no a una escuadra, sino a un buque, en menos de cuatro o cinco días, y ellos, con la sorpresa, por no decir otra cosa, retratada en el semblante, han salido y se han ido a otro puerto a hacer aguada o se han visto obligados a fletar un barco que lleve el agua de La Coruña a El Ferrol.

No está muy lejos todavía la ocasión en que una escuadra extranjera estuvo en Cartagena con motivo de un suceso internacional, y esa escuadra no pudo proveerse allí de agua, teniendo necesidad de llevar trenes cargados de ella desde el interior, desde una gran distancia, para dar ese elemento a la escuadra. En Cartagena todavía es mayor la falta de ese elemento que en El Ferrol, pues la poca que hay es inútil para el uso de las máquinas, porque forma concreciones en las calderas.

Conociendo todo esto, claro es que una de las aspiraciones principales de los ministros de Marina habría de ser disponer de ese elemento en las bases navales; pero al ministro de Marina no le incumbe la traída de aguas; le incumbe su reparto, su distribución una vez dentro del arsenal; la traída es del Ministerio de Fomento.

En estas circunstancias llegó a mí la enmienda de unos señores diputados. Claro está, señores, no hemos de extrañar que esa traída de aguas, que interesa grandemente a la Nación, interese también a las regiones por donde han de pasar, y, por consiguiente, no es extraño que los señores diputados de las regiones muy legítimamente se interesen por ella. Ha llegado, pues, a mí la pretensión de esos señores diputados que en la traída de aguas tienen un interés regional tan grande como el que yo tengo con vistas al interés general, nacional.

Esa enmienda (y me dirijo principalmente al Sr. Urzáiz, porque ha hecho uso para sus argumentos de dos o tres enmiendas que han sido desechadas, y yo le debo esta explicación) hablaba tan sólo del abastecimiento de aguas de Cartagena, concepto que yo rechacé en absoluto. Esa enmienda fué sustituída por otra que también hablaba de intereses locales, y que fué rechazada también, con indicación de que yo no admitiría en este proyecto, ni con relación al agua ni con relación a otro elemento cualquiera, ninguna enmienda exclusiva para beneficiar una región determinada con pretexto de la escuadra. La misma necesidad de aguas hay en Cartagena que en El Ferrol, y parcialmente en Cádiz. Se formuló entonces otra enmienda, a la cual presté mi asentimiento, pero consultándola antes con el Gobierno y con el ministro de Fomento en particular.

El Sr. Gasset ha dicho, y ha dicho muy bien, que probablemente la traída de aguas a la base naval de Cartagena costará unos 12 millones. Eso será probablemente un máximo. La traída de aguas a El Ferrol costará próximamente un poco más de millón y medio de pesetas, y las derivaciones que haya que hacer en Cádiz para llevar el agua al nuevo muelle de aprovisionamiento, y los depósitos que habrá que hacer en las tres bases navales vendrán a representar próximamente unos 14 millones de pesetas. (El Sr. Gasset: ¿Entre todos?) Entre todo. Nosotros hicimos este cálculo, no sobre un proyecto concreto, porque no lo hay; en realidad no hay un presupuesto formado por el ramo de Fomento, y yo no he de decir más que lo que existe en la realidad.

. . . . . .

Por lo demás, repito, el ministro de Marina tiene en este asunto una parte quizá menos de mínima, nula, porque desde el momento en que las aguas no llegan a las tapias del arsenal, el ministro de Marina no tiene nada que ver con ello.

Brevemente rectificaron el Sr. Gasset y el ministro de Marina.

Otras intervenciones

El Sr. Castrovido dice que, aunque ellos estaban dispuestos a ayudar a la aprobación del proyecto, han cambiado de parecer, pues entiende que no son los intereses de España los que se quieren favorecer, sino los de la Constructora Naval.

Para la aprobación definitiva del proyecto pediremos los republicanos votación nominal.

El Sr. Ortega y Gasset manifiesta que la minoría democrática no se propone hacer obstrucción al Gobierno

Mediando tantos millones no es sorprendente que los diputados queramos tener pleno conocimiento de lo que vamos a votar, y esto no tiene nada que ver con la obstrucción.

No impugnamos al Gobierno; pero esto no puede implicar que dejemos el proyecto sin examen.

A continuación dirige severas censuras a la Sociedad de Construcciones Navales, a la cual, sin exponer dinero, le ha quedado una ganancia del 30 por 100.

Con sólo esta cantidad el Estado español podría haber construído un barco.

El Sr. Maestre, como diputado por Cartagena, se sorprende de que los diputados por Cádiz se opongan a esa enmienda, que constituye una verdadera necesidad para los puertos que van a servir de bases navales.

Termina afirmando que no se pueden acometer proyectos como el que se discute sin contar con los abastecimientos de agua.

El Sr. Gasset rectifica al Sr. Maestre, y dice que siempre ha considerado imprescindible el abastecer de agua las bases navales.

En lo que no me ha convencido S. S. es en que sea aceptable la forma que se propone, como tampoco me convenció el ministro, a pesar de sus grandes habilidades parlamentarias, adquiridas en bien poco tiempo, por cierto.

Declaración del presidente del Consejo

El señor presidente del Consejo de ministros asegura nuevamente que no se gastará ni un céntimo mientras no se apruebe un proyecto que tiene que venir a las Cortes.

Pasa luego a contestar al Sr. Ortega y Gasset, y le dice que, aunque no quiera hacer obstrucción del proyecto, es lamentable que entorpezca su aprobación.

El Sr. Burell: Nosotros no hemos consumido tantos turnos en contra como otras minorías en diferentes ocasiones.

El señor presidente del Consejo de ministros, después de volver a defender calurosamente el proyecto, cree que es necesario que se apruebe esta noche misma, aunque la sesión se prorrogue por todo el tiempo que se crea necesario.

Nosotros—añade—no podemos seguir gobernando si se nos niegan los medios necesarios para ello.

Por eso he pedido al presidente de la Cámara que la sesión dure todo el tiempo que sea preciso.

El Sr. Gasset rechaza la afirmación del señor Dato referente a que haya intentado retrasar la aprobación del proyecto.

Yo lo que creo es que la perspicacia de su señoría no ha prestado toda la atención que merecía al asunto que debatimos.

Como no hay un proyecto no hay una realidad. Traed el proyecto y entonces hablaremos.

El señor presidente del Consejo de ministros vuelve a decir que el Gobierno no puede seguir en su puesto si no se habilita la rápida aprobación del proyecto.

Continúa el debate

El Sr. Urzáiz habla para sorprenderse de que el Gobierno y las minorías hayan roto y de que el Sr Dato califique de obstruccionistas á las minorías.

La obstrucción al proyecto la ha hecho el mismo presidente del Consejo diciendo que no estaban preparados para un proyecto de obras.

Habla luego de otras cosas, como del traslado de la Escuela Naval. Recuerda lo mucho que costará ese traslado.

Pide que, como la enmienda se admite a nombre de hipótesis, vengan a la Cámara los cálculos que han dado lugar a esa hipótesis.

El señor presidente del Consejo de ministros contesta a la pregunta: ¿Qué pasa?, del Sr. Urzáiz, diciendo que lo único que pasa es el tiempo sin que el proyecto se apruebe.

Cree que se han ido enlazando unos asuntos con otros para llegar a una especie de obstrucción

El Sr. Nougués anuncia que se opondrán los conjuncionistas a la prórroga indefinida de la sesión; pero no a la de por menos de dos horas.

El señor presidente del Consejo de ministros dice que lo que desea es que se den facilidades al Gobierno, pues si carece de ellas en absoluto perdería toda su fuerza y tendría que abandonar su puesto.

El Sr. Castrovido afirma que estarán con el Gobierno si éste no protege a la Sociedad de Construcciones Navales.

El señor presidente del Consejo de ministros: Yo creo que sobre el asunto ha dicho lo suficiente el ministro de Marina.

(Se acuerda prorrogar la sesión por menos de dos horas.)

El Sr. Soriano se sorprende del cambio que se ha observado en el presidente del Consejo. Como el Sr. Urzáiz, se cree en el caso de preguntar: ¿Qué pasa?

El señor presidente del Consejo de ministros contesta brevemente, insistiendo en que lo único que pasa es el tiempo; pero que el Gobierno se conserva bien en su puesto.

El Sr. Burell califica de planteamiento de la cuestión de confianza el discurso pronunciado por el Sr. Dato.

Nos encontramos con un dilema según el cual o aprobamos el proyecto o condenamos a muerte al Gobierno.

Habla de la enmienda, y el Sr. Gasset pregunta por qué no está en el Congreso el presidente de la Comisión.

Una voz: Porque está enfermo.

El Sr. Gasset: Porque no está conforme con la enmienda.

El Sr. Burell continúa su discurso, recordando los diferentes proyectos de Marina que pasaron sin discusión en el Parlamento.

Los mismos diputados por Cartagena han dicho que no hay bases navales ni agua.

Afirma que en materia de Marina no hemos hecho más que cometer un sinnúmero de errores que dieron ocasión a nuestros desastres.

Termina insistiendo en que hacer del proyecto cuestión de confianza es satisfacer deseos que parecen hijos de la vanidad.

El presidente del Consejo explica que el proyecto tiene carácter nacional, y de ahí la resolución del Gobierno.

Se extiende en consideraciones para demostrar que ya en tiempos del Sr. Maura había una corriente de opinión, dentro del partido conservador, favorable a los sumergibles.

Justifica que no se incluyese en el proyecto el abastecimiento de aguas, porque el Gobierno creyó en un principio que ese asunto debía ser objeto de un proyecto especial; pero luego se vió la conveniencia de admitir esa enmienda.

El traslado de la Escuela naval

El Sr. Azcárate anuncia que los reformistas no pueden votar el artículo 2.° con los aumentos que se introducen, y, por no votar en contra o con distingos, se abstendrán.

Entre los aumentos aludidos figura el de la Escuela Naval.

El señor ministro de Marina: El asunto más importante del discurso de mi respetable amigo el Sr. Azcárate es el relativo al traslado de la Escuela Naval, que no considera el Sr. Azcárate urgente, y yo debo dar una explicación respecto de este traslado.

Antes de eso, sin embargo, he de referirme a la sorpresa que me ha causado, a mí que he estado toda mi vida alejado de este ambiente, el giro que toma esta discusión, porque yo no podía imaginar que al cabo de veinte días de discusión se volviera nuevamente a discutir la totalidad del proyecto, porque sus tendencias y su totalidad ya han sido discutidas ampliísimamente, y ahora se repone a su estado primero, al estado del primer día, por el Sr. Burell. Me dispensará el Sr. Burell que no siga por ese camino, porque yo creo haber dicho cuanto podía decir respecto del particular. (El Sr. Burell: No me propuse hacer un discurso de totalidad. Si me lo hubiera propuesto, lo hubiera hecho, porque no me habría faltado materia.) Por lo que a la Escuela Naval se refiere, he de decir al Sr. Azcárate que hace mucho tiempo que este asunto de la instalación en condiciones satisfactorias de la Escuela Naval me preocupa profundamente. Cuando después de haberse cerrado la antigua Escuela instalada en la fragata *Asturias* por insuficiencia de aquel casco para contener los elementos necesarios para la enseñanza moderna, en el año 1910 se pensó en volver a abrir la Escuela porque la amortización había llegado al extremo y hacía falta nutrir nuevamente el personal, visité yo todas las Escuelas navales de las principales naciones marítimas de Europa.

Después de esa visita, después de ese estudio redacté un plan y la base primordial para la eficacia de ese proyecto es la necesidad de que el oficial de Marina, en su educación, estuviera en inmediato contacto con el mar, porque en ninguna parte deja de reconocerse que el verdadero libro, que el gran libro de la carrera del oficial de Marina es el mar y que no hay medio de aprender a manejar el material flotante ni el submarino sino en el mismo material. De tal modo, que en ese proyecto decía yo textualmente estas palabras:

(Leyó.)

Al mismo tiempo, yo proponía que en la bahía de Cádiz se organizase una división de torpederos y de submarinos incorporada a la Escuela naval, con objeto de que los alumnos de esa Escuela practicasen en ese material constantemente y que ese material constituyera la defensa de la bahía de Cádiz y la fuerza que había de operar en el Estrecho de Gibraltar.

Esto fué después de mi visita á las Escuelas navales de Europa, en 1911; en 1912 se abrió de nuevo la Escuela; no se creó la división torpedista, no se puso en práctica aquel proyecto y la Escuela naval se estableció, para satisfacer los intereses y las peticiones de San Fernando, en ese pueblo, a 14 kilómetros del mar.

La Escuela naval está en el período de formación, porque los oficiales deben permanecer en ella cinco años; es decir, todo el período de su carrera, con excepción del último, que han de ir a navegar.

Llevan dos. ¿Cree el Sr. Azcárate que debe continuar así la Escuela, que debe consolidarse hasta llegar a consumar los cinco años, ampliando constantemente, echando raíces nuevas, aquella Escuela, en esas condiciones, a 14 kilómetros del mar? ¿No cree el Sr. Azcárate que es urgente atender al remedio? ¿No cree el Sr. Azcárate que es necesario borrar ese error a tiempo? (El Sr. Burell: Eso ocurriría en Mayo también.) Me dirá el Sr. Azcarate lo que acaba de decir el Sr. Burell: si el ministro sabía eso, ¿por qué no lo trajo en el proyecto?

Ya lo he dicho varias veces. Porque el ministro al redactar el proyecto ha cometido una grave falta, y es no tener el valor de consignar todo lo que necesitaba; porque el ministro ha temido a estas Cámaras, ha temido a las Cortes, ha temido que parecieran excesivas las peticiones de créditos, y se ha contenido en los límites más estrechos y no ha tendido más que a la defensa del territorio; pero ha venido a esta Cámara y, con gran sorpresa suya, con gran admiración hacia todos los diputados que han tomado parte en el debate, ha visto que no han sido rechazadas ninguna de las partidas que realmente eran eran absolutamente necesarias, que a ésas no se les ha hecho oposición ninguna; y el ministro ha levantado su espíritu y se ha dicho: «Eres objeto de una confianza por parte de la representación del país y es necesario que respondas a ella.» (Muy bien, muy bien, en la mayoría)¡¡Ah! Pues esto se necesita, ha dicho el ministro, y ha venido a pedir a la Cámara lo que el país necesita; y esa es la razón y no otra. (Grandes aplausos en la mayoría.)

Al rectificar el Sr. Azcárate expresó su extrañeza por la urgencia con que se pretende ahora el traslado de la Escuela Naval, y con este motivo volvió a hablar el ministro de Marina para hacer las siguientes manifestaciones:

Urgentísimo, Sr. Azcárate; urgentísimo, señores diputados, por varias razones: en primer lugar, porque si vamos a comprar ese material o a construirlo, es necesario que tengamos personal que lo maneje, y ese personal no se hace en San Fernando, se hace en el mar; y es urgentísimo, además, porque ya he dicho que esa Escuela no está consolideda todavía, está en el período de gestación, está haciéndose, porque son cinco años los que los alumnos han de permanecer en ella y llevan dos.

¿Es que considera el Sr. Azcárate que si nosotros hemos reconocido la absoluta necesidad de trasladar la Escuela debemos esperar los cinco años, en los cuales se completará toda su organización en aquel lugar? ¿No cree que debemos hacerlo inmediatamente? Me parece evidente la urgencia. Estamos haciendo un edificio; vamos por el primer piso, reconocemos que hay que darle otra forma, y ¿debemos esperar a que se haga el tejado para volver a hacer otro edificio, o debemos reponer inmediatamente el empezado? Me parece que la cuestión no es dudosa.

Por fin, en votación ordinaria, se aprueban el art. 2.° con la enmienda y el adicional. (Aplausos en la mayoría.)

El vapor "Antonio López"

CÁDIZ, 3.—Llegó de Arcila y Larache el vapor *Antonio López* con cerca de 1.000 soldados licenciados de los regimientos de Covadonga y de la Reina, soldados de infantería de Marina y varios de Alfonso XII.

Viene el coronel de Covadonga y 20 jefes y oficiales.

El general Silvestre, según cuentan, fué objeto de un entusiasta recibimiento.

Reina calma absoluta en la zona del Garb.

El viaje fué bueno, debido a que amainó el temporal.

Aprovechando la bonanza salió hoy el *Lázaro*, llevando a Larache 300 soldados reclutas y 40 caballos.

PROYECTO DE LEY

Los ferrocarriles secundarios

El ministro de Fomento ha leído en la Alta Cámara un importante proyecto de ley, por el que se reforma la legislación de los ferrocarriles secundarios

He aquí una síntesis del proyecto a que nos referimos:

«Los ferrocarriles que hayan de ser auxiliados por el Estado se clasificarán en secundarios y económicos

A los primeros (afluentes de la red general y de tráfico importante) se les concederá subvención fija por kilómetro hasta el 50 por 100 del capital de establecimiento, ó garantía de 5 por 100 de interés a este capital.

El Gobierno decidirá una u otra forma de auxilio, a propuesta de los peticionarios.

A los segundos (de interés local y pequeño tráfico) se les concederá la subvención fija por kilómetro hasta el 50 por 100 del capital de establecimiento.

Cuando se conceda la garantía de interés, con las anualidades correspondientes, podrán garantizar los concesionarios el pago de intereses y amortización de obligaciones.

También podrán obtener que el Estado, con cargo a las mismas anualidades, se encargue directamente del pago de intereses y amortización de una emisión de obligaciones hasta el 80 por 100 del capital de establecimiento de las líneas.

En el mismo caso, esto es, cuando se garantice el mínimo de interés, quedará a beneficio del concesionario la mitad de la diferencia que resulte entre los gastos reales de explotación y los deducidos de la ampliación de una fórmula. Además se otorgará al concesionario un 40 por 100 del producto líquido, como prima de estímulo por la explotación.

Cuando los productos líquidos excedan del interés garantizado, el exceso, después de deducido el 10 por 100 de prima de explotación, se repartirá entre el concesionario y el Estado, por partes iguales.

Los dueños de los proyectos que se tramiten sólo tendrán derecho al abono del importe de los mismos proyectos, que quedará a cargo de los concesionarios.

El ministro de Fomento tendrá el derecho de imponer tarifas especiales cuando garantice el mínimo de interés.

Podrá autorizarse en los ferrocarriles secundarios y económicos el empleo de material fijo y móvil, sobrante de otras líneas por renovaciones realizadas en interés del mejor servicio público.

Cuando dos subastas de concesión resulten desiertas, podrá contratarse el establecimiento de una línea de automóviles, garantizando el 5 por 100 del capital de establecimiento, y comprometiendo cantidades para mejorar la conservación de las carreteras del Estado recorridas.

En caso de guerra, el Gobierno podrá disponer del material de estas líneas, previa indemnización.

Los concesionarios de los ferrocarriles secundarios con garantía de interés, actualmente en construcción, podrán acogerse a la nueva ley, aceptando como límite máximo de presupuesto de establecimiento por kilómetro pesetas 150.000.

Los dueños de los proyectos de ferrocarriles de la misma clase, aprobados o en tramitación, podrán gozar del mismo beneficio, si aceptan las reformas que se les ordene en los proyectos.»

LA GUERRA EUROPEA

INFORMES OFICIALES

La lucha en Francia

Comunicados del Gobierno francés.

PARÍS, 3.—Esta tarde se facilitó el siguiente comunicado:

«Nada que señalar al Norte del Lys.

Entre el Lys y el Oise, en el sector de Noulette (Oeste de Lens), nuestras baterías han impuesto silencio a un violento fuego de fusil.

Los alemanes han lanzado balsas explosivas sobre el río Ancre, por encima de Aveluchy, al Norte de Albert; pero han sido detenidas por nosotros antes de estallar.

Nuestra artillería continúa consiguiendo en el valle del Aisne excelentes resultados.

Hemos progresado ligeramente, haciendo prisioneros y rechazando un contraataque al Oeste de la cota 200, cerca de Perthes.

En Argona, un segundo ataque alemán que se produjo a las seis de la tarde cerca de Bagatelle ha sido rechazado, como el que ya hemos señalado que se realizó a la una.

Reina calma relativa en todo el frente, desde el Mosa a los Vosgos.

En Alsacia nos estamos organizando en terrenos ganados al Sur de Armanotuviller.»

El de las diez de la noche:

«Sólo hay que señalar: En Champagne, tres ataques alemanes, todos rechazados, que se han verificado en el Oeste de Perthes, en el Norte de Mesnil les Hurlus y en el Norte de Massiges.

En el Argona, un nuevo ataque en Bagatelle, que fué rechazado por nuestras tropas, en la noche del 2 al 3.»

Del Cuartel general alemán.

ROMA, 4.—El gran Cuartel alemán, después de repetir el aviso dado ya anoche referente a la navegación neutral en las costas de Francia y en el mar del Norte, dice, respecto al teatro occidental de la guerra, que cerca de Perthes fueron rechazados los ataques franceses. En las demás partes del frente sólo hubo duelo de artillería.

La guerra en Oriente

Comunicado del Gobierno ruso.

PARÍS, 4.—Desde Petrogrado transmiten el siguiente comunicado oficial:

«Ha habido varios encuentros en las regiones de Mlawa, orilla izquierda del Vístula, Boxpinoff y Sur del Pilitza, todos ellos favorables para las armas rusas, que han rechazado los ataques alemanes.

En los Cárpatos los rusos avanzan, habiendo atravesado las cúspides principales de las regiones de Kaiscli, Meso y Labrez; tomado este último punto al enemigo y seis cañones, dos morteros y varias ametralladoras, y haciendo numerosos prisioneros.

Confírmase que los alemanes han reforzado las líneas austriacas de los Cárpatos, enviando grandes contingentes; el día 1 del mes los rusos aniquilaron al primer batallón del 22.° regimiento alemán en el desfiladero de Beskid.

Durante el encuentro habido en el pueblo de Luyzine los cosacos cogieron prisioneros a cuatro oficiales y 35 soldados y mataron a casi todo un escuadrón del 7.° de coraceros.

En la orilla derecha del Vístula los alemanes se repliegan hacia Lipno.»

Del gran Cuartel general alemán.

ROMA, 4.—El gran Cuartel general alemán comunica que en la frontera de la Prusia oriental no ha variado la situación.

En la Polonia, al Norte del Vístula, terminaron las luchas de caballería en una retirada de los rusos.

Al Sur del Vístula los alemanes, en su movimiento ofensivo al Este de Bolimow, consiguieron ocupar Dorieshumin.

Continúa aún la lucha alrededor de Wolaszodlowecka. Desde el día 1 fueron hechos más de 4.000 prisioneros y cogidas seis ametralladoras.

Fueron rechazados los ataques nocturnos dirigidos por los rusos contra las posiciones alemanas en el Bzura.

Informes del Gobierno de Austria-Hungría.

VIENA, 4.—Según noticias oficiales del 3, a las doce del día, la situación general en los diferentes frentes de la batalla ha variado poco. Los rusos han intentado avanzar a orillas del Pilica (en su curso central), en Polonia, siendo rechazados.

En los Cárpatos continúan las luchas especialmente en los sectores occidental y central, en donde las fuerzas austro-alemanas han combatido con éxito.

Dícese que el alcalde presidente de Viena ha recorrido el teatro de la guerra septentrional y que ha regresado sumamente complacido. La regularidad con que están montados los servicios de abastecimiento le colmó de admiración. Ha encontrado a las tropas con ánimos muy levantados y llenas de confianza en el éxito final de la lucha.

La guerra en el mar

Torpedero a pique.

LONDRES, 4.—Según informe oficial de San Petersburgo, un submarino ruso ha echado a pique el día 29 a un torpedero alemán en aguas del Cabo Noen (Dinamarca).

INFORMES NO OFICIALES

Contra los submarinos.

ROMA, 4.—Telegrafían de Berlín que, según informes absolutamente fidedignos, el Almirantazgo británico ha publicado la siguiente orden:

«A causa de la aparición de los submarinos alemanes en el canal anglo-irlandés, todos los barcos mercantes británicos deberán inmediatamente izar banderas de los países neutrales; ocultar toda clase de insignias, nombres, etc., y arriar los pabellones de las casas navieras. Esta orden debe ser considerada como secreta.»

El «U 21» aprovisionado.

LONDRES, 4.—Según informaciones de Liverpool el submarino alemán *U-21*, que navega por el mar de Irlanda y el canal de San Jorge, fué aprovisionado ayer de petróleo por un vapor que llevaba bandera dinamarquesa. El transbordo se efectuó a la altura del litoral septentrional del país de Gales.

Los hidroplanos y Mr Bryand.

PARÍS, 4.—Desde Wáshington cablegrafían que el secretario de Estado norteamericano, Mr. Bryand, ha manifestado explícitamente que su departamento no acepta el criterio del Gobierno alemán y no considerará los hidroplanos como naves de guerra.

El almirante Stadee, en Londres.

LONDRES, 4.—Hoy ha llegado a Londres el almirante Stadee, vencedor, como es sabido, del combate naval de las islas Falkland.

Un torpedero alemán a pique.

PARÍS, 4.—Un despacho oficial de Petrogrado dice que un submarino ruso ha echado a pique el día 29 de Enero a un torpedero alemán en aguas del cabo Noen (Dinamarca).

La posesión de Tsing-Tao

Los periódicos de Tokío llegados por el último correo recuerdan que el ultimátum del Japón a Alemania exigía la rendición de la plaza antes del 15 de Septiembre; pero como el Japón e Inglaterra han tenido que apoderarse de Tsingtao por la fuerza de las armas, Alemania ha perdido los beneficios que le hubiera reportado la aceptación del ultimátum.

«Por otra parte—sigue diciendo el mismo periódico—, Alemania se hallaba en posesión de Tsingtao por virtud de un contrato, consentido por China, que tenía noventa y nueve años de validez. China, pues, no tiene ningún derecho sobre Tsingtao hasta que expire dicho plazo.»

Conclusión del periódico que escribe este artículo: «El Japón no puede devolver ahora a China una propiedad discutible.»

La Prensa inglesa y los submarinos.

LONDRES, 4.—La Prensa sigue dedicando preferente atención a las operaciones de los submarinos, afirmando que no han conseguido impresionar a Inglaterra; pero de este asunto se publican páginas enteras.

Un gran diario ofrece 500 libras al primer buque mercante armado que eche a pique a un submarino.

Otros diarios publican fotografías del buque hospital *Asturias* para demostrar que no pudo engañarse en cuanto a su condición el submarino que lo atacó violando el derecho internacional.

Las operaciones contra el canal de Suez.

LONDRES, 4.—Dicen de El Cairo al *Daily Mail*, con fecha 31 de Enero, que ha cesado el fuego desde el viernes cerca del canal de Suez. Las avanzadas inglesas y turcas continúan las unas a la vista de las otras.

El corresponsal del *Daily News* en El Cairo dice que en los últimos combates de las avanzadas las fuerzas turcas estaban compuestas de Infantería de línea, que llevaba el uniforme de kaki. Esto explica cómo una patrulla británica pudo tirar sobre un aviador francés y sobre un piloto inglés.

Un crucero británico ha dispersado a cañonazos un núcleo de Caballería turca, causándole algunas pérdidas.

Hasta ahora parece que los turcos se limitan a tantear las líneas de defensa del canal, y no está aún confirmado que el grueso de sus fuerzas se haya puesto en marcha a través de la Península del Sinaí.

Se encarece el pan

MIRANDA DE EBRO, 4.—Los tahoneros, cumpliendo el anuncio que habían dado a las autoridades, han subido el precio del pan a 90 céntimos los dos kilos.

Reunidas las clases obreras han celebrado una imponente manifestación, a la que se ha unido el pueblo en masa.

Los manifestantes se dirigieron al Ayuntamiento, donde el alcalde recibió a una Comisión, prometiéndola ayudar a las clases trabajadoras.

Desde el balcón del Ayuntamiento dirigieron la palabra a la muchedumbre el Sr. García Bajo y el alcalde.

En el escrito que han entregado los protestantes en la Casa Consistorial piden al Gobierno que obligue a los acaparadores a entregar todo el trigo acaparado en España, por ser ésta la causa de la carestía del pan y el origen del hambre que se avecina.

Las Cortes

SENADO

Sesión del día 4 de Febrero de 1915.

A las cuatro menos cuarto da principio, con escasa concurrencia de senadores.

En el banco del Gobierno, el presidente del Consejo y ministro de Hacienda.

Se lee y aprueba el acta de la sesión anterior.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El Sr. Gómez Ocaña, para formular un ruego que puede hacerse en cuatro palabras, pronuncia un discurso de hora y media.

Pide, en resumen, que se construya en la plaza de España, al urbanizarse ésta, un monumento que perpetúe la memoria del gran Cervantes.

Le contesta el Sr. Dato, que, después de mostrar su conformidad por la idea expuesta, dice que su opinión es que el monumento a Cervantes debía erigirse en el sitio donde actualmente está la fuente de Neptuno.

Interviene el Sr. Prast, y rectifica el Sr. Gómez Ocaña, quien agradece las palabras de los señores Dato y Prast.

Todos ellos vuelven a rectificar nuevamente.

El Sr. Tormo se ocupa también del emplazamiento del monumento a Cervantes en la plaza de España y se extiende en largas consideraciones para demostrar el pugilato que existe entre el Ayuntamiento y el ramo de Guerra en la cesión para tal objeto de terrenos de dicha plaza.

Le contesta el Sr. Dato diciendo que procurará traer a las Cortes un proyecto que resuelva esta cuestión.

El Sr. Prast formula breves frases sobre el mismo asunto, en contestación a alusiones del Sr. Tormo.

El Sr. Polo dice que, enterado de que por ciertos elementos se van a realizar actos que pudieran perjudicar a nuestra neutralidad, solicita se prohiban las manifestaciones públicas.

El Sr. Dato manifiesta que el ministro de la Gobernación es el único que puede autorizar o denegar esas manifestaciones, y que, por tanto, trasladará el ruego al Sr. Sánchez Guerra.

Como los actos a que ha aludido el Sr. Polo no encierran una gran gravedad, estima no ve inconveniente en que se autoricen.

ORDEN DEL DÍA

Sin discusión se aprueban varios dictámenes referentes a la protección de monumentos arquitectónicos artísticos; adquisición de bronce para erigir una estatua en Santiago al Sr. Montero Ríos, y concediendo al personal del Cuerpo de Secciones de Archivos de Marina el sueldo correspondiente a los empleos a que están equiparados.

El problema económico.

Continúa el Sr. Navarro Reverter su discurso de rectificación estudiando la labor del Gobierno para solucionar el conflicto obrero, mostrándose partidario de que las obras realizadas para conjurar tal conflicto debieron hacerse por subasta.

Con gran brevedad contesta a otros puntos de los tratados ayer por el Sr. Dato, y con ello da por terminada su intervención en este debate.

El Sr. Dato, siguiendo el ejemplo del anterior, explica algunos conceptos referentes a la labor del Gobierno en las cuestiones económicas, y abandona acto seguido esta Cámara.

El marqués de Rozalejo, aludido por alguno de los oradores que han intervenido en esta discusión, hace uso de la palabra para solicitar se procure el fomento de nuestra riqueza agrícola, por considerar que éste es uno de los principales medios que puede tener España para conseguir un completo resurgimiento.

CONGRESO

Sesion del día 4 de Febrero de 1915

Con regular concurrencia de diputados y llenas las tribunas, abre la sesión el señor González Besada, a las cuatro en punto.

En el banco azul, los ministros de la Gobernación, Fomento y Gracia y Justicia.

Se aprueba el acta de la sesión anterior.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El Sr. Muñoz (D. Julián) protesta contra algunas palabras pronunciadas en la sesión de anteayer con motivo de una pregunta del señor González Vilart y que considera molestas para los procuradores, en cuyo nombre se queja.

El ministro de Gracia y Justicia le contesta desvaneciendo los temores que ha expuesto el orador, y asegura que en nada pueden perjudicarse los intereses de la clase que representa el Sr. Muñoz.

Rectifica este señor.

Los Sres. De Federico, Valarino, Barriobero y González Vilart intervienen en este debate, que la Cámara no oye; todos son grupos que conversan animadamente, por lo que nada oímos de lo que dicen esos señores ni de lo que contesta el ministro de Gracia y Justicia, que lo hace muy extensamente.

(Continúa la sesión.)

"TITANIA"

- Pintura metálica inoxidable -
(Patentada)
- SIN RIVAL EN EL MUNDO -
Para la conservación del **hierro** y de todos los **metales**
: — : — : a la intemperie : — : — :

Fabricante: E. HERRERA
Calle O'Donnell, núm. 21. — Madrid.

Revista de Tribunales

AUDIENCIA

Un bonito negocio.

Juan Sánchez Peña, agente de la Compañía Española contra incendios «La Previsión Nacional», se presentó en el pueblo de Serranillos, con objeto de ver si hacía algún seguro entre los vecinos del mismo.

Puesto al habla con Miguel Fernández Martín, consiguió que éste asegurase un local que tenía destinado a bodega y a guardar útiles de labor, tasándolo en la cantidad de 3.700 pesetas, valor muy superior al en que realidad tenía el inmueble asegurado.

Hecho esto, procuró convencer a Fernández de que si pegaba fuego al local la Compañía pagaría el seguro, y como la tasación era muy elevada, se repartían la diferencia y con ello realizaban un bonito negocio.

Convencido el Fernández después de muchos esfuerzos realizados por el agente de la Compañía, en la noche del 21 de Abril del pasado año roció con petróleo las cuatro paredes de la bodega, y, prendiéndola fuego, quedó reducida a cenizas a los pocos momentos.

El Miguel Fernández dió los primeros pasos cerca de la Compañía para que reparase los perjuicios; pero ésta, sospechando que el hecho había sido intencional, investigó el suceso, sacando la convicción de que en él había mala fe, y, por lo tanto, un deseo manifiesto de estafarla.

Denunció el hecho, y hoy han comparecido ante el Jurado de la Sección 1.ª Juan Sánchez y Miguel Fernández, acusados por el fiscal de un delito de incendio, y solicitando se les imponga la pena de un año y un día de prisión correccional.

Los defensores de los procesados, señores Figueras (D. Miguel) y Cobián (D. Luis), solicitan la absolución.

EN LO CIVIL

Ante la Sala primera se ha celebrado la vista de una apelación interpuesta por D. Julián Pascual Corrales contra la sentencia dictada en cierto juicio declarativo de mayor cuantía por el Juzgado de primera instancia de Pastrana, en la que se declaró rescindido un contrato de compra venta de una casa sita en la calle de Alvarfáñez de Minaya, de la ciudad de Guadalajara.

Los antecedentes de este asunto son verdaderamente curiosos, pues la anterior finca fué vendida por su propietaria, doña Concepción Morillas, por medio de documento privado, que lleva fecha de 1.º de Enero de 1911, al apelante, estipulándose que su precio, importante 18 890 pesetas, se pagarían por el comprador en ocho plazos y, una vez pagados, se le otorgaría la correspondiente escritura. A los quince días, la mencionada vendedora cedió sus derechos a D. Jenaro Cordón por medio de una simple nota estampada en el ejemplar del anterior contrato privado.

Llegado el vencimiento de los plazos, don Julián Pascual manifestó que estaba dispuesto a pagar todo el precio de una vez, pero que exigía para ello que se le otorgara la correspondiente escritura.

Y aquí estaba la dificultad, pues doña Concepción Morillas ya había fallecido y la finca continuaba inscrita a su nombre en el Registro de la Propiedad.

Como D. Jenaro Cordón no percibió por expresada razón los plazos vencidos, promovió dicho pleito, en el que logró sentencia favorable a sus pretensiones.

En la vista de hoy el apelante ha sido defendido por el letrado D. Arturo Merino, y el apelado, por D. Manuel de Lucas.

Raimundo Dolz.

LAS CONSTRUCCIONES NAVALES

EL FERROL, 3.—En el Ayuntamiento se ha celebrado una reunión magna.

Representantes de todas las fuerzas vivas de Ferrol trataron del importantísimo problema de las nuevas construcciones navales, que es de vida o muerte para el pueblo, puesto que de no realizarse quedarían más de 2.000 familias en la miseria.

Todos los discursos tendieron a demostrar que la Marina es indispensable para la Patria, y que es preciso mejorar los arsenales de la nación.

Aunque hubo quien dispuso adoptar resoluciones violentas, predominó el criterio de agotar todos los medios legales para conseguir lo que se desea.

Se ha telegrafiado a personalidades influyentes y a todos los senadores y diputados gallegos, encareciéndoles que laboren para que se les facilite trabajo a los obreros de El Ferrol.

La alarma aquí es cada día mayor, y la gente dice que no se puede tolerar que se condene a la miseria a todo un pueblo.

Notas políticas

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Esta mañana, al recibir a los periodistas, les manifestó el Sr. Dato que S. M. el Rey continúa sin novedad en Láchar.

El viernes regresará a Madrid para llegar el sábado por la mañana.

El Sr. Dato irá esta tarde al Senado a primera hora, y, después, al Congreso para estar aquí presente durante la interpelación del señor Burell.

Según creía el presidente hay en Madrid número suficiente de diputados para poder votar hoy, definitivamente, el proyecto de ley de bases navales.

*

El embajador de los Estados Unidos en España ha telegrafiado al presidente del Consejo desde Algeciras, donde se halla, comunicándole que hoy marchará a Africa para visitar las plazas de Tetuán y Ceuta.

El Sr. Dato ha telegrafiado al general Marina el viaje del diplomático yanqui para que se le den toda clase de facilidades y atenciones en el desempeño de su misión.

*

En la votación del proyecto de bases navales los republicanos votarán en contra, y los liberales, según cree el Sr. Dato, lo harán en pro, aunque previamente explicarán su voto.

En el Senado se dará dictamen hoy mismo acerca de este proyecto, que hoy mismo pasará al Senado, para poder empezar la discusión el lunes.

No cree el Sr. Dato que esta discusión en el Senado pueda prolongarse mucho, pues aparte de la urgencia que hay, no cree que los senadores que han de intervenir hagan más que observaciones al proyecto.

*

El lunes próximo se celebrará en la Presidencia un Consejo de ministros.

Espectáculos para mañana

REAL.—No hay función.

ESPAÑOL.—A las 10, La otra vida (estreno) y Cuento inmoral.

COMEDIA.—A las 10, Los vecinos y El tren rápido.

PRINCESA. — A las 10, El hombre que asesinó.

COMICO. — A las 9 1/2, ¡Arriba, caballo moro! e Ideal recuelo.

A las 11, La sobrina del cura.

APOLO.—A las 6, El entierro de la sardina y Troupe Imperial.

A las 7 1/4, Alicia.

A las 10, El amigo Melquiades.

A las 11 1/2, El entierro de la sardina y Troupe Imperial.

LARA.— A las 6, El amo y Pastora Imperio.

A las 10 1/2 (doble), En familia y Pastora Imperio.

PRICE.—(Compañía de dramas norteamericanos) —A las 5 3/4 de la tarde y 10 de la noche, La corte del rey Octavio.

ESLAVA.—A las 6, León Zamora y Salamanca.

A las 10 1/2, El señor duque.

CERVANTES.—A las 6 1/2, La leyenda del maestro.

A las 10 1/2 (doble), Lluvia de hijos.

COLISEO IMPERIAL.—A las 5 1/4, El sexo débil.

A las 6 1/4 (especial), Mariana.

A las 9 1/2, La familia de la Sole.

A las 10 1/2, El gran Galeoto.

NOVEDADES.—A las 6, Las chulas de Madrid.

A las 7 1/4, Ideal festín.

A las 9 1/4. Los hombres que son hombres.

A las 10 1/4, La Venus moderna.

A las 11 3/4, El siglo de oro.

ZARZUELA.—Tarde y noche variado programa cinematográfico.

INFANTA ISABEL (Barquillo, 14).—Siempre éxitos.—Butaca, 30 y 50 céntimos.

GRAN TEATRO.—Palacio del cinematógrafo.—Gran sección de cinco y media á una. Exitos verdad. Palcos, 4 pesetas; butacas, 0,50; general, 0,15.

CINEMA X.—Gran sección continua de á 1, éxitos grandiosos.

SALON DORE.—Sección continua los días laborables desde las 4 1/2, y los festivos por secciones desde las 4.

Exito grandioso de las películas de largo metraje que se estrenan á diario.

BOLSA DE MADRID

VALORES PÚBLICOS	Día 2	Día 3
4 por 100 perpetuo interior.		
Fin corriente	00 00	73 15
Fin próximo	00 00	00 00
Al contado.		
Serie F 50.000 ptas. nominales	72 50	73 00
» E 25.000 » »	72 90	73 55
» D 12.500 » »	74 50	75 00
» C 5.000 » »	76 50	77 25
» B 2.500 » »	78 50	77 40
» A 500 » »	79 00	79 60
» G y H de 100 y 200 »	78 50	79 50
En diferentes series	00 00	00 00
4 por 100 amortizable.		
Serie E 25.000 ptas. nominales	85 00	00 00
» D 12.000 » »	85 10	00 00
» C 5.000 » »	00 00	85 50
» B 2.500 » »	87 25	85 75
» A 500 » »	87 25	85 70
En diferentes series	00 00	85 75
5 por 100 amortizable		
Serie F 50.000 ptas. nominales	94 50	95 00
» E 25.000 » »	94 75	95 25
» D 12.500 » »	95 25	95 40
» C 5.000 » »	97 20	97 00
» B 2.500 » »	97 10	97 40
» A 500 » »	97 55	97 75
En diferentes series	97 10	97 50
Bancos y Sociedades.		
Cédulas hipotecarias al 4 °/o	103 75	103 95
Acciones del Banco de España	92 50	93 00
Idem de la C. A. de Tabacos	450 00	450 00
Idem del Baneo Hipotecario	262 00	267 00
Idem del de Castilla	000 00	000 00
Idem del Hispanoamericano	00 00	00 00
Idem del Español de Crédito	000 00	000 00
Idem del del Río de la Plata	280 00	263 00
Idem del Central Mejicano	00 00	000 00
Azucareras preferentes	38 50	00 00
Idem ordinarias	13 00	09 00
Idem obligaciones	00 00	00 00
Otros valores.		
C.ª Gral. Mad.ª de Electricidad	00 00	00 00
Sociedad Eléctr.ª de Chamberí	00 00	000 00
Idem íd íd. obligaciones	00 00	00 00
Electricidad Mediodía Madrid	00 00	00 00
C.ª Peninsular de Teléfonos	00 00	00 00
Canal Isabel II	00 00	00 00
Construcciones metálicas	00 00	00 00
Ferrocarril de Valladolid á Ariza	00 00	00 00
Unión de Explosivos	205 50	00 00
Obligs. Diputación provincial	00 00	00 00
Sociedad Editorial de España —Fundador	00 00	000 00
Idem íd. íd.—Ordinarias	00 00	000 00
C.ª Madr.ª de Urbanización	00 00	000 00
Ayuntamiento de Madrid.		
Obligaciones de 250 pesetas	00 00	00 00
Idem Erlanger y Compañía	00 00	78 00
Idem por resultas	00 00	00 00
Idem por expropiaciones del interior	88 00	00 00
Idem íd. en el ensanche	00 00	91 75
Cambios sobre el extranjero		
Francos	100 70	100 20
Libras	25 30	25 10

IMP. DE M. MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

Usad para escribir limpio la máquina "YOST".-No tiene cinta.
Enseñanza de mecanografía.- Exposición y venta.- 4, Barquillo, 4.

Páginas literarias

EL AMOR DEL CAUTIVO

(CONCLUSIÓN)

Luego la mora y el cristiano, casi envueltos en tinieblas, se alejan rápidos de la ciudad y se internan sierra adentro...

IV

Se oyó el divino cantar de los pajarillos, heraldos mensajeros que anuncian la proximidad del día; los celajes se colorearon, y las flores se desperezaron poéticamente regalando sus ricas esencias al céfiro riente, juguetón...

Sí, ellos son... ¡Vedlos!... La joven está tendida, herida de muerte, sobre la alfombra inimitable de la Naturaleza; sus ojos bellos van perdiendo su luz; mira al caballero con arrobamiento; le escucha, le admira, le venera; pues éste inculca, con divinas palabras, en el fondo de la mora los santos pensamientos cristianos. Él le enseña las grandes máximas que el Gran Sabio predicó en el Calvario; y ella, poco a poco, insensiblemente, siente un bienestar en su alma, y a medida que va cerrando los ojos a la Vida, los va abriendo a otro mundo que jamás soñara: ¡a la Fe!, y en Dios creyendo, besa con entusiasmo sublime las cruces que forman sus pequeños dedos pálidos, tan pálidos como azucenas...

. . . . . .

Después el cristiano, el santo caballero, el peregrino, el nazareno de su amor, rocía las sienes de la mora con el agua de un virgen manantial, a manera de bautismo de fe y de amores.

. . . . . .

Y más tarde, como, un sueño poblado de ángeles celestes y hermosos serafines, como un encanto sublime y puro, suena en el ambiente un beso apagado, suave: ¡es un ángel invisible que se acerca a la cristiana y la besa en la boca y la derrama esencias y asciende con ella y la eleva a lo infinito y extrae su último aliento!...

. . . . . .

Y el caballero cristiano, arrodillado, llorando, contempla los restos de su único amor, el cuerpo inanimado de la agarena, y sus labios modulan una oración santa, sublime, celestial... mientras que allá en la lejanía, se oía el canto de guerra de los musulmanes, mezclado, confundido con las voces de triunfo del ejército de los Reyes Fernando e Isabel.

Miguel Sánchez de Migallón.

LA ELEGIA DE UN ALAMO

I

¡Ya están aquí los novios!... ¡Diantre de chicos!... Madrugan tanto como el sol... ¡Qué! ¡Si apenas acaban de irse las alondras! ¡Si supiera la tía Juana la granjera que lo primero que hace su hija en cuanto se levanta es venirse a charlar con el sobrino del herrador!...

¡Sí!.. No he oído mal... El le ha dicho a ella que se pasa la vida soñando conmigo, porque la ve a mi sombra, y ella le ha dicho a él que yo soy el árbol de su felicidad... ¡Qué buenos son!... Pues yo también los quiero a ellos tanto como a mis hojas y a mis nidos... ¿Qué diablos se propone hacer este

(Continuará)

IBARRA Y COMPANIA
SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastín, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Traosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo 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

La Mutuelle de France et des Colonies

Sociedad de Seguros Mutuos sobre la Vida

SOMETIDA A LA VIGILANCIA DEL ESTADO FRANCES Y DEL ESTADO ESPAÑOL

Registrada en Francia de conformidad á la decisión ministerial de 13 de Marzo y 19 de Junio de 1907.—Inscrita en el Registro especial establecido en el Ministerio de Fomento por la ley de 14 de Mayo de 1908.

DOMICILIO SOCIAL: LYON (Francia)

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

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

SUSCRIPCIONES REALIZADAS
(RAMOS VIDA Y FALLECIMIENTO)

Fin 1896 . . . **1** millón **617.000** frs.
Fin 1900. **69** millones **954.900** frs.
Fin 1905. **410** millones **845.900** frs.
Fin 1910. **983** millones **383.900** frs.
31 Mayo 1913. **1.242** m. **586.400** frs.

Más de 500.000 suscriptores.

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

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

Para más detalles, dirigirse á la
Delegación española de La Mutuelle de France et des Colonies,
Plaza del Teatro, 3, Barcelona.

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

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA
PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE
CORREOS Y TELEGRAFOS
DIRIGIDA POR
DON TOMAS SANCHEZ PACHECO
OFICIAL PRIMERO DE LA 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 Aarrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones 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 rapido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.° Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España) fabrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knet, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Kynsford.—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 13.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «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 ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nusoher» 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; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», 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 [illegible]pón», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se ha [illegible]nstruído 70 buques a distintas clases.

Colegio del Cardenal Cisneros

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

Costanilla de Santiago, número 6, primeros

Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO
DOCTOR EN CIENCIAS FISICO-MATEMATICAS

En este Colegio se adquiere la enseñanza primaria en sus tres grados de *párvulos*, *elemental* y *superior*. La segunda enseñanza, hasta recibir el grado de bachiller, y las asignaturas de Dibujo, Idiomas y Caligrafía.

Los honorarios para alumnos externos son los siguientes:

Primera enseñanza.—Clase de párvulos, 10 pesetas; ídem elemental, 15 ídem; ídem superior, 20 ídem.

Segunda enseñanza.—Una asignatura, 20 pesetas; dos ídem, 35 ídem; primer curso completo, 35 ídem; cualquiera de los siguientes, 45 ídem.

El mejor elogio que puede hacerse del resultado que se obtiene en este Colegio es publicar la relación de las calificaciones obtenidas por sus alumnos en los exámenes oficiales del último curso, de 1913 á 1914 que fué el siguiente:

PREMIOS	Sobresalientes.	Notables.	Aprobados.	Suspensos.	TOTAL
38	167	81	22	Ninguno	270

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. [illegible]

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 Génova el 21; de Barcelona, el 25; de Málaga, el 28, y de Cádiz, el 30, para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz, el 27, y de Habana, el 30 de cada mes.

LINEA DE CUBA-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 Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico, Puerto Barrios, Cartagena de Indias, Maracaibo, Coro, Cumaná, Carúpano, Tainidad y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena y Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 6 Enero, 3 Febrero, 3 y 31 Marzo, 28 Abril, 26 Mayo, 23 Junio, 21 Julio, 18 Agosto, 15 Septiembre, 13 Octubre, 10 Noviembre y 8 Diciembre: para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, o sea: 26 Enero, 23 Febrero, 23 Marzo, 20 Abril, 18 Mayo, 15 Junio, 13 Julio, 10 Agosto, 7 Septiembre, 5 Octubre, 2 y 30 Noviembre y 28 Diciembre, para Singapore y demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

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, 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 y Santander el 16, de Gijón el 17, Coruña el 18, de Vigo el 19, de Lisboa el 20 y de Cádiz el 23, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 16 para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables 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.

También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Carreras Militares

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco.

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

ARENAL, 24

Azopardo & C.ª
Consignaciones - Embarques
Aduanas y Fletamentos
Cadiz (ESPAÑA)

CASA RECOMENDADA
"EL PRECIO FIJO"
41, PRINCIPE, 41 - MADRID

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

Fábrica de blusas.—Todo á precios de almacén.

Unica casa de EL PRECIO FIJO

EL MEJOR PURGANTE

AGUAS MINERALES NATURALES DE
CARABAÑA

Depurativas Antibiliosas Antiherpéticas

Propietarios: Vda. é hijos de R. J. CHAVARRI.=Dirección y Oficinas: Lealtad, 12.=Madrid