

EL CANTABRICO

DIARIO DE LA MAÑANA

Santander - Año XXXIII - Número 12.051

Fundado por Don José Estrafí

Jueves, 15 de diciembre de 1927

El aeropuerto de Santander

Parece que el primer artículo de esta campaña pro-aeropuerto ha sonado cual trompetazo de guerra en los oídos de nuestros vecinos. Y esos clamores que levantan son con la idea de aprovechar nuestras indecisiones. Meditemos, que si al solo conjuro de un escrito creyeron otros ver para ellos el peligro de encontrarse postergados, ¿qué sucederá si en nuestro profundo sueño continuamos...? Unos todos, sin distinción de clases y categorías, y prestados entusiasmos y empuje, que gigante e irresistible será... Y sobre todo, vosotros, la Prensa, dadnos vuestro formidable poder. Que vuestra voz, penetrando en los rincones más apartados de la más remota aldea, que no por ser olvidada casi, no ha de guardar corazones que latán por la Montaña; que dando alientos a todos, podría decirlos a sumar ayuda en la demanda. ¡Ah! Si pudiera llevar a la corte, cerca de los poderes, el querer y confianza de mis paisanos todos, estoy seguro que la aprobación del proyecto no se hará esperar. Y entonces habremos comenzado la base del gran aeropuerto.

Y ved que no se trata de imaginaciones y deslumbramientos. La navegación aérea ha entrado en el terreno de la práctica, y ya es una necesidad imperante, y es una necesidad que con alguna atención el movimiento comercial de ciertos países, de aquellos que por su firme voluntad buscan su engrandecimiento e intentan ser guía en lo tocante a comunicaciones, para convenirse de ello.

El desarrollo aviatorio es tan grande que sólo en Alemania, según las últimas estadísticas (es verdad que esta nación va a la cabeza del movimiento mundial), el número de pasajeros que llevan usando este medio para sus viajes, de enero a septiembre de este año, pasa de 62.000.

EL PROYECTO PRESENTADO

Préambulo
 El preámbulo dice (he de advertir que tacho todo aquello que no debe publicarse):

"Aquellas poblaciones que pierdan el contacto con la marcha de los últimos adelantos quedarán, a buen seguro, retrasadas en su desarrollo y porvenir. Y eso ha de acontecer a las que por letargo, por falta de valor, por pesadumbre y poca voluntad para moverse en el progreso y asimilar lo que el progreso de la Humanidad forma para su bienestar y engrandecimiento, no despierten a las concepciones modernas y busquen el girar

en la órbita cada vez más amplia del dinamismo científico.

Esto, sin duda alguna, puede sucederle a Santander, cuya situación geográfica en la costa Norte de la Península, con amplia bahía, donde pueden recalar sin peligro alguno, aun en los días de peores vientos, los hidroaviones que vengan del Norte y Este de Europa, hace debamos pensar en utilizar estas ventajas, no sólo para su porvenir, sino por aprovechamiento como base de importancia indiscutible, pues llegando a su puerto los hidros que traigan el movimiento norteño en cualquier época del año, ha de ser recogido y trasladado al centro y Sur de España, bien para quedarse en ella, bien para acoplarlo a la línea de Herrera, que en breve partirá de Sevilla a Buenos Aires, o bien para tomar los barcos que de Cádiz van al Sur de América.

Pueden de Santander partir las futuras rutas que, atravesando el Atlántico, lleguen a la América Central y del Norte. Pueden en este puerto terminar las que viniendo del Mediterráneo quieran soldarse a las anteriores.

Todas estas razones, las primeras como montañas, las otras como español que busca el engrandecimiento patrio, son las que me han movido a pensar en la formación de una Sociedad cuyo objeto sea el trazo de líneas aéreas dentro y fuera de España. Dentro y fuera.

De sólo haber sido con la idea del movimiento interior, es indiscutible que la Central fuese en Madrid; mas como ha de comunicar y extenderse también fuera de España, para ligar a ésta con el movimiento exterior, no creo admisible discusión en que su residencia y oficina principal esté en el puerto que sirva de punto de unión entre los dos sistemas.

Así, creo: en Santander debe estar la Casa base para todo el funcionamiento, y en Madrid una segunda para el sistema interior, ya que en Madrid cruzarán todas las líneas que se ramifiquen a los distintos puntos de España.

Después de un estudio detenido de las rutas que pudieran trazarse más convenientes para la formación de una Sociedad, cuyos primeros pasos deben ser precisos y seguros, he llegado a la conclusión del Santander-Burgos-Madrid-Sevilla-Cádiz.

¿Por qué?
 Una Compañía francesa, protegida por el Estado de su país, tiene en estudio, para su implantación próxima,

la ruta París-Lisboa con hidros que harán escala en Santander. Pronto funcionará la Transaérea Colón, de dirigibles, Sevilla-Buenos Aires.

¡No es la más acertada aquella que una entre sí estas dos!
 Eso he pensado. Y el terminarla en Cádiz tiene por objeto unir con los barcos que de allí parten.

Por lo tanto, esta línea llenará el hueco y dará importancia y valor a las ya citadas. Pues que sirviendo de hilo de unión entrambas, ellas aumentarán su tráfico, y esta de mi pensamiento tendrá vida asegurada.

Mas no es mi proyecto parar aquí el porvenir de la Sociedad, no. Una vez establecida la que propongo: una vez conocido su resultado satisfactorio, y puesta en normal explotación, debemos pensar en otra y otras, tal como...

¿Quién dudará entonces del enorme valor, como puerto aéreo, de Santander, del firme porvenir de la Compañía, y, sobre todo, del prestigio de nuestra España?

Claro que estos planes, y otros más extensos, serán objeto de la Sociedad más adelante. Que ahora habremos de empezar midiendo muy mucho los pasos y asegurando primero el terreno. Pero ¡no es factible todo esto?

Y llamé a la Sociedad Compañía Trascantábrica de Navegación Aérea.
 (Fué escrito en junio de 1927.)

Después del preámbulo anterior, comienza, por los Estatutos de la Sociedad anónima, el cuerpo del estudio. Dichos Estatutos los forman 44 artículos, distribuidos en ocho capítulos, y, por último, cinco disposiciones transitorias.

Los capítulos tratan de las siguientes materias:

Capítulo I: Constitución, título, duración y objeto. (Comprende los artículos 1-3.)

Capítulo II: Del capital social. (Artículos 4-15.)

Capítulo III: Del régimen de la Sociedad. (Artículo 16.)

Capítulo IV: De la Junta general. (Artículos 17-27.)

Capítulo V: Del Consejo de Administración. (Artículos 28-34.)

Capítulo VI: Del director general. (Artículos 35-40.)

Capítulo VII: Balance anual. Reporte de beneficios. (Artículos 41-43.)

Capítulo VIII: Liquidación y disolución de la Sociedad. (Artículo 44.)

Este articulado, coincidente con la generalidad del de las Sociedades anónimas, presenta variaciones, como es natural, dado el objeto de la nuestra. Y quiero dar a conocer algunos detalles para que pueda, quien esto lea, darse cuenta de su especial formación.

En el capítulo VI, que trata del director general, el articulado habla, además de este puesto, de la Dirección entera. Esta Dirección está formada por un director general (como se cita en el titular del capítulo), un subdirector comercial y un subdirector técnico. Y dependiendo de este último, sin formar parte de la Dirección, el puesto de jefe de talleres y mecánicos.

Entre las obligaciones de cada uno de ellos, citaré las siguientes, por ser interesantes:

Director general: "El estudio de las líneas que hayan de implantarse. Modificación de las existentes en todos sus aspectos técnicos y comerciales..." "Y tomar cuantas iniciativas



Grupo de bellas torrelaveguenses y distinguidos jóvenes que tomaron parte en la función a beneficio del Asilo que se celebrará el lunes próximo, con la obra "Charleston". (Foto Samol.)

crea convenientes en cuanto a la navegación aérea..." "Presentar anualmente... un resumen... del estado de instalaciones análogas, nacionales y extranjeras, más perfeccionadas... y caminos que han de seguirse en el porvenir."

Subdirector comercial: "Atender a la dirección y marcha y organización y desarrollo de las líneas establecidas en la parte administrativa y mercantil de las mismas."

Subdirector técnico: "Vigilar el buen estado de conservación de las líneas y todos sus establecimientos, para el buen funcionamiento. Y muy singularmente para la seguridad de personal y viajeros, efectuando las reparaciones necesarias."

(Estos dos puestos de subdirectores dependen directamente del director general.)

Jefe de talleres y mecánicos: "Vigilancia y ordenación de reparaciones de material de los trabajos y pruebas, en la forma que ordene el subdirector técnico." "Vigilar en su cometido a los mecánicos, obligando a que toda la maquinaria de los aparatos esté en condiciones, así como la de talleres."

El Consejo de Administración, que en el capítulo V se dice, estará formado por un presidente y cuatro vocales, que, en unión íntima con el director general, llevará el peso de la administración de la Sociedad.

José CALDERÓN Y G. DE RUEDA.
 Santander, 11 de diciembre de 1927.

COMENTARIOS

En tanto que en nuestro país cada vez que se habla de establecer el laicismo en la enseñanza se interpreta por las extremas derechas como un peligro para las creencias morales y religiosas y para la familia, por dar al método pedagógico mencionado un alcance que no tiene, de la misma manera el sector fanático de extrema izquierda de otras naciones — y aquí del repetido y vulgarísimo los extremos se tocan — da a ese sentido de laicismo en la enseñanza una interpretación que no es la justa.

Y como siempre, el liberalismo medio, la democracia serena, tiene que defender un concepto atacado por dos sentimientos sectarios: el de derecha y el de izquierda extrema.

Ha sido el verbo cálido y culto de Herriot el que ha tenido que levantarse contra la declaración de un socialista, que dijo en plena Cámara francesa que "la moral laica debe ser una moral de lucha social". A esto contestó el ilustre ministro y catedrático de Lyon: "El laicismo no es un sistema, sino un método. No es un dogmatismo ni un antidogmatismo; es tal como han querido los fundadores de la escuela republicana el método que exige que se forme un niño por sí mismo, sin tener en cuenta sus orígenes sociales, sin intervenir en sus creencias. No influimos en los niños para que luego

sean creyentes o increyentes. No mezclamos la moral en la política, y sobre todo no la mezclamos en la escuela."

"Habéis dicho que la moral laica debe ser una moral de lucha social. No. Más tarde, cuando el niño entre en la vida, en virtud de sus observaciones, escogerá la doctrina que le convenga; pero no es la escuela la que debe enseñar esta doctrina... La moral laica está fuera y por encima de los partidos políticos. La escuela enseña el respeto y el amor del país como enseñanza del respeto y el amor de la familia, porque, después de todo, el país es la familia ensanchada."

Traemos a colación esas amplias y generosas definiciones del ilustre Herriot para poner de relieve cómo la democracia ordenada y armónica tiene que luchar siempre, constantemente, contra los dos fanatismos que la acochan: el de derecha, que la tilda de disolvente, de relajar los lazos sociales y familiares, de anarquía e irreflexiva; el de la extrema izquierda, que la tacha de reaccionaria y de servir demasiado a los viejos prejuicios del mundo. Y es que los dos sectarismos tergiversan los conceptos a su antojo (muchas veces para epatar los burgueses), que sólo una democracia de tolerancia y armonía puede sostener y defender justamente.

REBOLLEDO - Coronas de flores

LA SEÑORA
DOÑA NATALIA ALVAREZ DIAZ
(VIUDA DE SANCHEZ DE COS)

falleció el día 12 del corriente, a los 73 años de edad
Habiendo recibido los Santos Sacramentos y la Bendición Apostólica.
R. I. P.

Sus desconsolados hijos doña Teresa, don Delfín, doña Ninfa y doña Luz; hijos políticos doña María de Serdio Colosía y don Ricardo Valarde Díaz Munio; nietos; hermana doña Encarnación; sobrinos, sobrinos políticos, primos y demás familia.

Ruegan a sus amistades la encomienden a Dios Nuestro Señor en sus oraciones y asistan a los funerales que, por el eterno descanso de su alma, se celebrarán en la iglesia parroquial de Pesués el día 19, a las once de la mañana, favores por los que les vivirán eternamente agradecidos.
Pesués, 15 de diciembre de 1927.

NO SE REPARTAN ESQUELAS.

LA SEÑORA
DOÑA MARIA DE LOS ANGELES FERNANDEZ POSADAS
Falleció en Carrejo el 14 de diciembre de 1927
A LOS 37 AÑOS DE EDAD
Habiendo recibido los Santos Sacramentos y la Bendición Apostólica.
R. I. P.

Su desconsolado esposo don Joaquín Posadas; sus hijos Trinidad, Isabel y Manuel; su madre doña Balbina Posadas (viuda de Fernández); sus hermanos Cayetano, Aurora, Mercedes, Trinidad y Segismundo; sus padres políticos, hermanos políticos, sobrinos y demás parientes.

Suplican a sus amistades la encomienden a Dios Nuestro Señor en sus oraciones y asistan a la conducción del cadáver, que tendrá lugar hoy, jueves, a las cuatro de la tarde, y a los funerales que, por el descanso eterno de su alma, se celebrarán el martes, 20, a las diez y media de la mañana, en la iglesia parroquial de Santibáñez y Carrejo, favores por los que les quedarán reconocidos.

Carrejo, 15 de diciembre de 1927.

SANATORIO MARITIMO CANTABRIA

SARDINERO-SANTANDER

Raquitismo, escrófula, linfatismo, tumores blancos

ESPLÉNDIDA SITUACIÓN + TODO CONFORT

Las habitaciones preferentes tienen terraza independiente para la cura de aire y de sol.

ABIERTO TODO EL AÑO

Dirigirse a DON JESÚS MATA

MÉDICO-DIRECTOR

EL SEÑOR
D. Vicente Arán Anievas
(GERENTE DE "LA ROSARIO", S. A.)
FALLECIO EN EL DIA DE AYER
Habiendo recibido los Santos Sacramentos y la Bendición Apostólica.
R. I. P.

El Consejo de Administración de la fábrica "La Rosario" (S. A.); su prima doña Eumenia Rojí y demás parientes.

Ruegan a sus amistades se sirvan encomendarlo a Dios Nuestro Señor en sus oraciones y asistan a los funerales que, por el eterno descanso de su alma, se celebrarán a las diez de la mañana de hoy, en la iglesia parroquial de la Anunciación, y a la conducción del cadáver, que se efectuará hoy, jueves, a las doce, desde la casa mortuoria, Blanca, 15, al sitio de costumbre, por cuyos favores les quedarán agradecidos.

Santander, 15 de diciembre de 1927.

La misa de alma se celebrará a las ocho menos cuarto, en la parroquia de la Anunciación y en el altar de los Dolores o Nuestra Señora del Rosario.

CUARTO ANIVERSARIO
EL SEÑOR

D. Emilio Botín y López
FALLECIO EL DIA 26 DE DICIEMBRE DE 1923
R. I. P.

Su viuda, hijos, hijo político, hermanos y demás familia.

Ruegan a sus amigos hagan la caridad de encomendar su alma a Dios.

Todas las misas que se celebren mañana, día 16, en la Santa Iglesia Catedral, parroquias de esta ciudad, iglesia de los PP. Pasionistas; la misa y vela en el convento de los Angeles Custodios, así como las que se celebren en la parroquia de Puente San Miguel y en la de Arenillas de Villadiago, en la provincia de Burgos, serán aplicadas por el eterno descanso de su alma.
Santander, 15 de diciembre de 1927.

SEGUNDO ANIVERSARIO
DEL SEÑOR

DON RAMON MARTINEZ ARNAIZ
que falleció en esta ciudad el 16 de diciembre de 1925
R. I. P.

Sus hijos, hijas políticas, nietos y demás familia.

Ruegan a sus amistades le tengan presente en sus oraciones.

Todas las misas disponibles que se celebren mañana, 16, en la Santa Iglesia Catedral, parroquias de la Anunciación, Santísimo Cristo, Consolación, Santa Lucía y San Francisco, e iglesias de los PP. Jesuitas, Carmelitas, Agustinos y Pasionistas serán aplicadas por el eterno descanso de su alma.
Santander, 15 de diciembre de 1927.

Resumen de las conferencias acerca del ferrocarril Santander-Mediterráneo.

Ayer dió su anunciada conferencia, resumen del ciclo que organizó la sección de Ciencias Morales y Políticas del Ateneo acerca del problema del ferrocarril Santander-Mediterráneo, el presidente de la sección, don Jaime Díaz de la Espina.

Acudió a escuchar al conferenciante un selecto y numerosísimo auditorio, en el que figuraban todas las autoridades locales. Dedicó el conferenciante unas frases de gratitud a los oradores que, aceptando la invitación del Ateneo, ocuparon la tribuna, y pasa a hacer un resumen de la tesis sostenida por cada uno.

Ocupó el primero esta tribuna—dice—el ilustre doctor Madrazo. ¿Y cuál fué la tesis sustentada por este valiente anciano? Pues la tesis principal era esta: Santander necesita el ferrocarril. Santander, sin el ferrocarril, se hunde. Esta es la primera y la más importante. Después sostuvo la intangibilidad del trazado Ciudad-Ontaneda, y a observaciones propias, manifestó que parecía haber un proyecto del señor Aguinaga que mejoraba las circunstancias, tanto en precio como en pendientes, sobre todo si se electrificaba el trazado.

Siguió ocupando esta tribuna el señor alcalde de esta ciudad. Todos recuerdan que su tesis principal era que rechazaba la solución Ciudad-Reinosa, porque ello iba contra la intangibilidad del trazado. El alcalde tuvo como tesis principal esta otra: Se trata de un problema eminentemente técnico y nosotros no podemos entrar ni salir en él sin que los técnicos nos lo resuelvan.

Rechazaba, desde luego, la solución de Ciudad-Reinosa, y pensaba—porque no sé si lo dijo o lo desprendió yo entre líneas de su conversación—que el ferrocarril debía entrar en Santander sólo y directamente.

Más tarde ocupó la tribuna el señor Ruano, y también se declaró partidario de que se estudiara, o mejor dicho, de que se viera la manera de huir de la solución Ciudad-Reinosa, manteniendo el trazado Ciudad-Ontaneda, y aun especificó, dando a cada uno el valor de su tesis, que consideraba peligroso subir más arriba de Ciudad en la nueva línea, porque ello constituía un riesgo para Santander.

Habló también el señor Ruano de la unión con Madrid, que consideraba más indispensable, y propuso, como más viable, la unión de Santander con Burgos.

En cuarto lugar, el señor Huidobro, siguiendo la marcha de estas conferencias, hizo un estudio que no sé cómo calificar, tan hermoso, tan completo, de este problema de unir el ferrocarril con el puerto, que no es más que un solo problema. De ello se desprendía, en definitiva, que nos era necesario, indispensable, tener una comunicación corta y breve entre Santander y Madrid, y este ferrocarril, hoy en estudio, puede realizar conjuntamente ambas misiones, siendo la unión con Calatayud.

Se declaraba en definitiva partidario de que se estudiara un nuevo proyecto Ciudad-Santander, advirtiendo que no hacía cuestión capital que fuera Ciudad, sino que se podía encargar a los técnicos, y que fuera unos kilómetros más arriba o más abajo.

Rechazó la electrificación del proyecto Ciudad-Ontaneda, y lo hizo porque habiendo sido puesto como reparo principal para la construcción del ferrocarril ya concedido, que ese trozo era caro y malo, entendía que era hacerle aún más caro.

Algunas cosas más dijo que yo no puedo resumir, porque mi desconocimiento técnico no alcanza a resumir estas materias.

El señor Argüello, presidente de la Diputación, ocupó también la tribuna. Fué breve el tiempo que dedicó al estudio del problema. Entendió que debía dar algunas explicaciones por algo que no sé qué podría ser, porque nunca oí ninguna crítica contra la Diputación, y sólo al final dijo que se decidía por el nuevo estudio entre Ciudad-Ontaneda, manifestando que hasta ahora le había parecido prudente mantener la intangibilidad del trazado; pero ahora creía que era preferible estudiar una nueva solución.

Continúa diciendo que después ocupó la tribuna el señor Martínez Septién, y después de agradecer a este señor su intervención, da lectura de unas cuartillas que le ha enviado, y en las que están encerradas las conclusiones de su conferencia.

Advierte que lo que acaba de hacer es un resumen de las tesis expuestas, no de las conferencias.

Después de esta breve exposición de las tesis defendidas por los oradores que han desfilado por el Ateneo, hace el señor Espina un resumen amplio de las opiniones emitidas acerca del problema del ferrocarril Santander-Mediterráneo, y enfoca éste desde un punto de vista patriótico y elevado, demostrando que ha seguido con el más alto interés cuanto se ha dicho y se ha escrito acerca de los diferentes proyec-

ción mejor que ambas, para proponérselo al ministro.

El referido decreto del 15 de agosto habla de las modificaciones posibles a partir de Ciudad.

Está bien que se les dé a las leyes la importancia que tienen. Todos debemos ser respetuosos con ellas, como lo es el Poder público, en primer lugar; pero cuando en interés de la nación conviene modificarlas, es el Poder público el primero en hacerlo.

Por eso creo que todos debemos estudiar la conveniencia que habría para la provincia y para la nación en estudiar una fórmula que modificara el trazado antes de Ciudad y no de Ciudad para acá.

Cuando los ciudadanos hacen peticiones razonadas a los Gobiernos, éstos las escuchan y si pueden las atienden, y por esto tenga el firme convencimiento de que el propio ministro agradecería mucho que se le aportaran razones y argumentos.

La obligación de los ciudadanos es ir con respeto a los Poderes públicos, pero ir; pedir con razón, pero pedir. Lo que no puede hacerse es creer que ni el ministro ni el Gobierno ni nadie pueda estudiar nuestros intereses y resolver con arreglo a nuestros deseos.

En este problema, indudablemente el ministro ha sido informado por otros interesados en el asunto. Ahora, lo que debemos hacer nosotros es presentar el reverso de aquellas informaciones, facilitándole las razones nuestras.

¿Es posible venir a Santander por otro lado que por Ciudad? Indudablemente, sí; por Trespaderne. Esta solución tiene la ventaja inmensa de que nos acerca a Burgos y a Madrid.

Se extiende en consideraciones a este respecto, y alude a la trascendencia que tuvo para Santander el ferrocarril de Alar.

Desde la construcción de esta línea Santander ha duplicado su población.

Si se construyera el ferrocarril Santander-Mediterráneo, entrando libremente en Santander, no es aventurado calcular que la ciudad alcanzaría en menos de cincuenta años una población doble de la que tiene en la actualidad.

Por eso debemos unirnos todos en un esfuerzo que nos acerque a la consecución rápida y completa de este ideal, que debe ser el de toda la provincia. ¿Qué hay enemigos? Es indudable.

A la línea del Norte la conviene acoger el ferrocarril al Mediterráneo, porque no hay enemigo pequeño, y este lo sería de consideración, en el doble aspecto del tráfico con Aragón y del que se haría con Burgos y con Madrid.

La Confederación Hidrológica del Ebro va a construir un ramal para desviar la línea de La Robla. Como Ciudad está muy cerca de ese ferrocarril, con sólo un tercer carril que ella tendiera estaba hecha la línea, y esto supone un ahorro considerable.

Reinosa tendría dos ferrocarriles en vez de uno.

Para los puertos vecinos, el que no prospere el nuestro supone una gran ventaja para el presente y para el futuro, y mucho más el quitarse un enemigo que, con el ferrocarril proyectado, sería considerable.

Por eso precisamente le es indispensable a nuestra provincia defender sus intereses y acudir a los Poderes públicos con razones y argumentos que apoyen su petición.

Por fortuna, el interés de Santander coincide con el de la nación.

Burgos y Madrid tienen interés en acercarse lo más posible a un puerto como el de Santander, acortando la distancia y abaratando el transporte.

Por la misma razón, es de gran importancia para la región aragonesa acercarse, por medio del ferrocarril Santander-Mediterráneo, a Santander.

A toda la nación la importa mucho que esta amplísima zona, servida por la nueva línea, prospere y aumente

LAS MIL Y UNA TARDES

¡El mundo es una película!

—¿Ya han espantado a los lobos? —¡Así parece! —Pues, mire usted... ¡Lo celebro!... Porque son gente de pronóstico, y mucho más cuando se disfrazan con piel de oveja... ¡Que vuelvan a sus cuevas y que aullen desde allí, que lobos y trastos viejos, pocos y lejos!... ¡Que suerte la de Vicenta!... —¿De qué Vicenta?... —¡Mecachis!... ¡Usted no se entera de nada!... Días y días se pasa usted sin salir del limbo... ¡Le vamos a tener que comprar un sonajero!... Años ha, Vicenta Vázquez se aburría en un pueblecito de la provincia de Orense... Tenía una hijita, no sé si de padre desconocido... —¿Y todavía dice usted que se aburría Vicenta? —Harta de pote gallego, Vicenta decidió emigrar y se fué, con su tierna criatura, nada menos que al Brasil... Allí, para ganarse la vida, entró a servir en el espléndido hogar de un matrimonio rico, pero estéril... Vicenta consiguió que la permitiesen tener consigo a su hijita, Georgina Vázquez... Y a la dueña de la casa, doña Dolores dijo a su marido: "No tenemos hijos, no... Pero aquí tenemos un angelito llovido del cielo... Mira qué rollozo está!... ¡A falta de pan, buenas son tortas!..." Y Georgina aprendió a hablar en portugués, lo cual no deja de ser una suerte como otra cualquiera... Además, se aprendió un fado... —¡La vino Dios a ver!... —¡Sí; pero el fado se lo enseñaría doña Dolores... Vicenta sintió los efectos de la morriña y dijo: "¡Me voy pa'Orense!..." Y doña Dolores logró que no se llevase a Georgina... —¿Y usted cree que ha venido yo a disfrutar de la fantástica paz de la aldea para que me meta usted por el pecho, a traición, una película?... —No se arroje a los abismos!... Segundo episodio... Una vez que Vicenta hubo cruzado el charco, doña Dolores educó esmeradamente a Georgina, y la



A don Leoncio Suárez, maestro de la Casa de Caridad, debemos este croquis, por el que, fácilmente, podrán ser estudiados los distintos proyectos del ferrocarril Santander-Mediterráneo, en el trozo Burgos-Ciudad, expuestos en el Ateneo de Santander por los señores Madrazo y Septién, con el empalme de Ciudad a Reinosa.

su riqueza, por lo cual se aumentará la riqueza de España.

Lo que se necesita es que no nos desunamos los montañeses en luchas locales, para que pase el ferrocarril por un sitio o por otro.

Desunidos, la solución será la peor para la provincia; unidos, la mejor.

Y si en la capital se establecen nuevas industrias y prospera el puerto, el valor de los terrenos y de los productos agrícolas en todas las zonas de la montaña aumentará, aunque por algunas de ellas no pase el ferrocarril.

En vibrantes párrafos hace un llamamiento a todos los montañeses para que se unan; pide a la Prensa que se ocupe incesantemente de este asunto, estudiándolo detenidamente, y dice que ya no es hora de discutir, sino de estudiar.

Termina diciendo que con esta conferencia suya ha terminado el Ateneo su misión. Ahora, las fuerzas vivas, las entidades libres, la Cámara de Comercio y todos los elementos a quienes se ha invitado a que actúen en este problema, deben procurar que se obtengan las soluciones más convenientes para nuestra provincia, con alto espíritu de patriotismo y teniendo en cuenta que estos son momentos históricos y decisivos para la vida de la Montaña.

El orador fué ovacionadísimo y muy felicitado.

SEÑORA?... perderá usted tiempo y dinero buscando algo mejor que los TINTES IBERIA PARA TENER EN CASA PARA FRIO - BOLSITAS IBERIA

Longines NUEVE GRANDES PREMIOS es el mejor reloj.

Notas necrológicas.

Con numeroso acompañamiento, se verificó ayer la conducción del cadáver del venerable anciano don Manuel Gómez Revuelta, tan querido y estimado en vida, y que ahora, a la hora de su muerte, hace que ésta sea sentidísima. Presidieron el duelo los familiares del finado, y una numerosa concurrencia seguía al féretro, no abandonándole hasta que recibió cristiana sepultura.

Falleció ayer en esta capital el respetable señor don Vicente Arán Añevas, gerente de "La Rosario", S. A. La noticia de su muerte ha de producir hondo pesar. Don Vicente Arán Añevas era persona muy estimada por su gran cultura, su competencia y su rectitud, que, constantemente, se ponían de manifiesto en el desempeño de su importante cargo, en el que se logró captar la confianza de sus superiores y el respeto y el cariño de sus subordinados.

Reciba su prima, doña Eumelia Rojí, y el Consejo de Administración de la fábrica "La Rosario", la expresión de nuestro sentido pésame.

En el pueblo de Pesués ha dejado de existir la respetable dama doña Natalia Alvarez Díaz, viuda de Sánchez de Cos.

De clara y cultivada inteligencia, gran corazón, nobles sentimientos y espíritu caritativo, la venerable andalana finada era estimadísima, y su muerte ha causado el más hondo sentimiento en toda la comarca.

De todo corazón nos asociamos al duelo, y testimoniamos nuestro pésame al señor don Vicente Arán Añevas, hijo de doña Teresa, don Delfín, doña Ninfa y doña Luz; hijos políticos, doña Balbina Posadas, viuda de Fernán-dez; hermanos, don Cayetano, doña Aurora, doña Mercedes, doña Trinidad y don Segismundo, y demás familia.

ella a América... Pero falta que diga Georgina: "¡Yo quiero saber quién es mi padre!..." Y si el padre vive, habrá que buscarlo también, y llevarlo al Brasil... Porque Georgina, o la hija del amor, querrá tener consigo a su madre y a su padre... Y entonces, el esposo de Vicenta dirá: "¿Qué papel pinto yo aquí?..." Y surgirá el cuarto episodio... Georgina querrá que su papá y su mamá legitimen la unión fugaz de que ella fué el bello fruto, y entonces el marido de Vicenta, en un rasgo de supremo altruismo, dirá: "¡Se arreglará este cotarro!... ¡Yo pondré fin a mis días!..."

—¿Y si el padre de Georgina no vive ya?...

—Entonces Georgina dedicará un mausoleo al padre desconocido y habrá muchos trapisondistas por ahí que al tener noticia de ese homenaje se den el primer pisto...

—Puede que resulte que Vicenta era viuda, y que su hija, hoy opulenta, fué el fruto de su primer matrimonio...

—Entonces ¡adiós película!... Pero no me negará usted que en la vida se dan casos verdaderamente extraordinarios y extraordinariamente pelucabales... Sólo que algunas veces, o se nos viene abajo el tinglado o nos sale el tiro por la culata...

—¿De manera que decía usted que ya han espantado a los lobos?...

—Sí, señor... Con el rabo entre las patas y muy tiesas las orejas, se han vuelto a sus cuevas, a seguir haciendo volatinas... ¡Qué miedo los tiene usted!...

—¡Son de pronóstico, cáscaras!... NOSTRADAMUS

Con vacas O SIN VACAS se traspasa una de las vaguerías más acreditadas de Madrid. Darán razón, en Madrid, calle de Galileo, 9, don Tomás Rodríguez. Horas: de ocho a diez de la mañana y de dos a cuatro de la tarde.

Casas magnificas para colchones, a 10,50 ptas. MARTIN LAINZ, Atarazanas, 8.

Vino PINEDO Evita y cura la gripe, activando su convalecencia. De venta en farmacias y droguerías.

D. Rogelio García González. Ex interno, por oposición, de los hospitales de Madrid. — Medicina general. Especialista piel y secretas.—Consulta de diez a una y de tres a cinco. PUENTE, NUMERO 12, PRINCIPAL

GRANDES REBAJAS en gabanes, gabardinas y demás confecciones. GASA HERAS, Santa Clara, 1. (Al lado de la Audiencia.)

Confortada su alma con los auxilios espirituales, dejó de existir ayer en el pueblo de Carrejo doña María de los Angeles Fernández Posadas, virtuosa y bondadosísima señora que por sus nobilísimos sentimientos y altas dotes morales gozaba de la mayor consideración social y contaba con el afecto y las simpatías de todos sus convecinos.

Descansen en paz la finada, y reciban el pésame más sentido su viudo, don Joaquín Posadas; hijos, doña Trinidad, doña Isabel y don Manuel; madre, doña Balbina Posadas, viuda de Fernán-dez; hermanos, don Cayetano, doña Aurora, doña Mercedes, doña Trinidad y don Segismundo, y demás familia.

JAIME RUIZ, Paz, 2, y Puerta la Sierra, 9. La Casa que ha efectuado mayor número de instalaciones eléctricas y más importantes en Santander, Elbaio y el resto de España.

¡Guárdate de los resfriados! Los órganos de la respiración son sumamente sensibles y están expuestos con facilidad a las enfermedades por enfriamiento. Protegerlos, significa evitar grandes peligros. La tos y la ronquera son los primeros síntomas de un resfriado; la bronquitis, el catarro bronquial y la pulmonía, sus consecuencias ulteriores. Fortalecer pues los órganos delicados es lo mismo que evitar un peligro de enfermedad. ¡Toma por tanto Guayacose!

Notas de interés marítimo.

A José Escobio y Andraca. Muy agradecido por su artículo dedicado a mi modesta persona, que de gran satisfacción me sirve.

NUESTROS TRASATLANTICOS
Por toda la Prensa mundial viene corriendo hace ya varios meses el reclamo quizá más grande de cuantos hasta el día ha habido en estas cuestiones acerca del grandioso trasatlántico italiano de la Navigazione Generale "Augustus", y del no menos grandioso desarrollo marítimo de Italia.

Yo mismo, en dos de mis últimos artículos en estas mismas columnas de EL CANTABRIGO, siempre tan acogedoras y benevolentes conmigo, no he podido resistir la tentación, y llevado de mi gran amor a España, y consciente, al mismo tiempo, de los deberes que en cuestiones marítimas tiene ésta, me he lamentado de lo desatendidas que están las rutas de América, y he comparado con el pujante desarrollo de Italia. En mi artículo de fecha 16 de noviembre pasado acerca de la Armada argentina, encontrará el lector un párrafo acerca de lo que nos sucede por no tener una Marina mercante, una flota de trasatlánticos que cubra nuestras necesidades, por cuya causa nos dejamos arrebatar cándidamente el pasaje y la mercancía, no sólo de los puertos de Levante, sino de los de toda España, por los buques extranjeros... Pero, en honor de la verdad, no es culpa todo de la falta de buques rápidos y buenos el que el pasaje y la carga españoles vayan preferentemente en barcos extranjeros, pues se da el caso, demasiado frecuente, de que saliendo en las mismas fechas y para los mismos puntos un buque español y otro u otros extranjeros, por varias causas que no son del caso mencionar, el extranjero lleve más pasaje y carga que el español. Y es que en esto, como en la mayoría de las cosas, la mayor de las necesidades de España se impone: se prefiere lo extranjero sólo porque es extranjero... y hay quien cree de más "postín" ir, por ejemplo, a Cuba en el "Lafayette", que en el "Alfonso XIII",

aun cuando este buque es superior al francés.

Además, bien notorio es que la mayoría, por no decir todas, de las Empresas navieras del extranjero no cumplen los acuerdos que solemnemente tienen firmados con las demás. Los "ganchos", que sobremanera por nuestra querida Tierra, Asturias y Galicia tanto abundan, con mil engaños y modos que entran de lleno en los Códigos de Justicia, llevan, como a mandas de borregos, a los incautos aldeanos a las oficinas de las más poderosas Compañías inglesas, alemanas, italianas, francesas, etc., y aun cuando un pasaje de tercera ordinaria valga 500 pesetas, muchos, muchísimos lo consiguen a un precio bastante más barato... Estos bajos procedimientos y otros muy "comerciales" no se siguen por nuestra primera Empresa naviera.

Y vamos con las velocidades. El "Augustus", que estaba tan anunciado iba a andar nada menos que 21 millas por hora, en sus pruebas, y según datos oficiales que tengo a la vista, datos proporcionados a la hermosa revista inglesa "Motor Ship" por la misma Casa constructora del buque y de sus cuatro motores, no ha alcanzado ni las 19 millas siquiera, y eso que, fíjese bien el lector, era en pruebas, o sea el buque en sus calados medios, con especial combustible, con sus fondos bien limpios, y, además, en el Mediterráneo y... con un tiempo hermosísimo. Este andar de 18,8 millas, máximo a que ha llegado el barco en cuestión, significa que en sus travesías, y aun contando con los buenos tiempos corrientes en la línea al Plata, lo más ha de sacar un promedio de marcha de 17,47 1/2, o quizá hasta las 18 millas a la hora, pero no más; o sea lo mismo que andan nuestros "Cristóbal Colón" y "Alfonso XIII" y los ya relativamente antiguos "Reina Victoria" e "Infanta Isabel". Es más: ya que viene a cuento, quiero traer a la memoria de mis pacientes lectores el viaje del "Cristóbal Colón" de mayo de 1924. Este buque, que en sus pruebas en El Ferrol, en agosto de 1923, había alcanzado una velocidad de 19,3 millas por hora (media milla más de lo alcanzado por el "Augustus"), en la travesía de Habana a Coruña batió el record de velocidad entre Cuba y España, haciendo el viaje "en menos de NUEVE días", y a una marcha constante de DIECIOCHO MILLAS, record que aun no ha sido batido, ni con mucho, por ningún otro buque, y al cual muy próximo sólo ha llegado hasta hoy su gemelo "Alfonso XIII". Y para los tan admiradores de lo extranjero, y ya que de grandes buques que tocan en Santander y en Santander son muy conocidos, se trata, voy a detallar las máximas velocidades de algunos grandes y modernos trasatlánticos de esos que, por tener la obra muerta muy pintada de blanco y algunos dos chimeneas, causan la admiración de las incautas gentes...

Trasatlánticos holandeses, de la Holland America Linie.—"Ryndam", en su viaje de Vigo a Habana, en abril-mayo de 1924, tardó 288 horas 30 minutos, y dió un promedio de marcha de 13,6 millas por hora; "Volendam", en el viaje de Habana a Vigo, de 1924, tardó 40 días, 13 horas a un promedio de marcha de 15 millas; "Veendam", viaje de noviembre de 1923, de Vigo a Habana, en 11 días, 5 horas, 30 minutos, a 14,1 millas por hora; este mismo buque, en su viaje también de Vigo a Habana, en noviembre de 1925, tardó 41 días, 8 horas y 30 minutos, dando un promedio de marcha de 14,2 millas...; el "Maasdam", el "Edam", el "Spaardam" y el "Leerdam" no han pasado nunca de las doce millas.

Trasatlánticos ingleses, de la Pacific Steam Navigation Company.—"Ortega", viaje de junio de 1923, de Habana a Vigo, en 11 días, 4 horas, 30 minutos, a una marcha de 14,3 millas por hora; "Oriana", travesía de Habana a Coruña, en julio de 1924, en 11 días, 4 horas y media, a 14,6 millas por hora; "Orlita", viaje de agosto de 1925, de Habana a Coruña, en 12 días, 11 horas y media, a 12,1 millas por hora; "Oropesa", en septiembre de 1925, de Habana a Coruña, tardó 12 días, 20 horas, a un promedio de 12,5 millas, y este mismo buque, en otros viajes ha llegado a alcanzar hasta las 13,5 millas, pero nunca más; el "Oroya", en junio-julio de 1923, alcanzó, de Habana a Vigo, las 13,4 millas, en 11 días, 19 horas y media, y no ha llegado aún a sobrepasar esta marcha; del "Orbita" y del "Orduña" no tengo datos oficiales pero puedo asegurar que no pasan de las 15,5 millas...; el "Orcoma", de entre los varios datos que de él poseo, saco un promedio de 13,9 millas a la hora de marcha...

Trasatlánticos franceses, de la Compagnie Generale Transatlantique.—De todos los buques de pasaje extranjeros que visitan Santander, son éstos los de más andar, y si no fuese por temor a cansar al lector con tantas horas y tantas millas como voy citando, daría muchos datos acerca de estos buques, en lo que a su velocidad se refiere. Sin embargo, quiero hacer constar que el "Cuba", en varias de sus travesías de Cuba a España y viceversa, entre ellas la efectuada en julio de 1924, ha alcanzado un promedio de marcha de 16 millas por hora, y, a veces, ha logrado sobrepasar esta marcha en algunos decimos de milla más, sin llegar a las 16,5; el "Espagne" y el "Lafayette" también han alcanzado esta marcha de las 16 millas constantes en sus travesías... Pero, co-

mo españoles, debemos enorgullocer-nos de que en los cuatro años que llevan navegando, hasta ahora, NO HA HABIDO NINGUN BUQUE QUE HAYA ALCANZADO LA MARCHA DEL "ALFONSO XIII" Y DEL "COLON", en la línea del Norte de España a Cuba y Méjico.

NUEVAS CONSTRUCCIONES
Es verdad que se ha hablado de un gran proyecto de construcción de buques rápidos y de gran tonelaje para el servicio de pasajeros a América; es verdad, muy verdad, que es cada vez más apremiante la necesidad de que este proyecto se lleve a la práctica, máxime viendo cómo la competencia extranjera es cada vez mayor. Pero esta misma cada día mayor competencia y la enorme crisis de trabajo que asola al mundo, hacen que al pensar en proyectos de desarrollo de líneas marítimas, de dotar a éstas de nuevas y grandes unidades, haya que andar con mucho tiento, y con la vista fija en las posibilidades mercantiles e industriales del país; hay que pensar en que no hay Empresa naviera que se "lance por sí sola" a la construcción de barcos de gran tonelaje que en andar y lujo compitan con los extranjeros; hay que tener en cuenta que nuestros astilleros no están en condiciones aun de construir lo barato que los alemanes, por ejemplo... y hay que estudiar detenidamente hasta las condiciones de los puertos españoles para amparar, habilitar y carenar buques de gran tonelaje, pues si nos fijamos detenidamente en los calados y mareas, en los servicios interiores y hasta en los medios industriales de que actualmente disponemos, nos encontramos con que antes de construir buques de 35.000 toneladas, como parece que por alguien se pensó, habría que dotar, siquiera sólo fuese a los puertos cabezas de línea, de servicios de los cuales carecemos en España, pues, por ejemplo, no hay en todo nuestro litoral un dique capaz para admitir un buque de más de 17.000 toneladas. Además, aquellos puertos que por su importancia y por su situación geográfica (Bilbao y Barcelona) son los llamados a ser puertos-cabezas de las futuras líneas, como ya lo son de las actuales, tienen condiciones escasas para admitir buques de más de 20.000 toneladas para estar en ellos varios días, y esto tomando muchas precauciones, especialmente en Barcelona, donde no hay un mediano remolcador... y siempre y cuando que no haya que varar, para limpieza o reparación o reconocimiento de los fondos, pues entonces hay que ir a efectuar estas operaciones a El Ferrol o, lo que es peor, a un puerto extranjero.

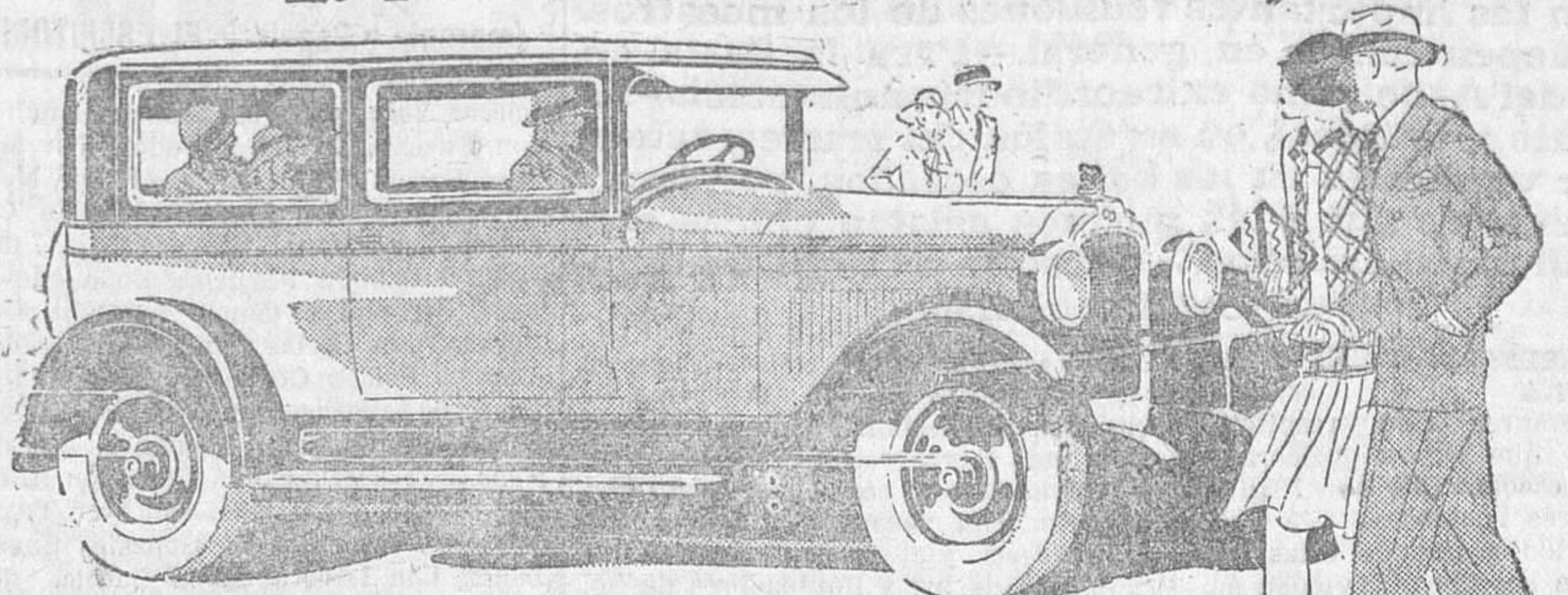
Claro está que si el Gobierno se decide a subvencionar fuertemente, como hace el italiano, el magno proyecto de los doce o catorce grandes trasatlánticos, se llevará a la práctica, y es, desde luego, obra del más elevado patriotismo procurar alentar a la opinión en este sentido, pues es innegable que la importancia y riqueza de un país marítimo están en razón directa de la prosperidad de su Marina mercante. Pero antes detemos bien los puertos.

MARINA DE GUERRA
Al mismo tiempo que se debe procurar por el desarrollo de la Marina mercante, debe procurarse tener una Armada que cubra bien todas las necesidades, más que actuales, eventuales, y, sobremanera, de las eventuales, las más probables... Y de las más probables eventuales creo, con toda firmeza, que el más próximo conflicto que podamos tener ha de ser con alguno de nuestros vecinos... o, llevados por la corriente del más fuerte, resignarnos, en una conflagración general, ese fantasma que tan a menudo nos amenaza con motivo de una alianza balcánico-italiana, francoserbia, o de un desplante político de Rusia, o de cualquiera de los nuevos Estados bálticos, a unir nuestro esfuerzo al de la primera potencia grande que nos lo ordeno. Y esto, que sería lo más doloroso, poseyendo los mismos medios ofensivos y defensivos de los más posibles enemigos, podría evitarse, por aquello de que "si quieres paz, prepárate para la guerra". ¡Si cuando la última guerra colonial hubiéramos estado preparados, no habríamos tenido que lamentar el inútil y heroico sacrificio de Santiago de Cuba...!

Y así como de buena fe creo y sostengo que hasta que desaparezcán totalmente los Ejércitos: hasta que sean destruidos todos los armamentos; hasta que no haya ni un buque que pueda llamarse de combate, y, sobremanera,

Por su gran distinción -

El Pontiac es admirado en todas partes



Viendo la admiración que causa el Pontiac apreciará su verdadero valor

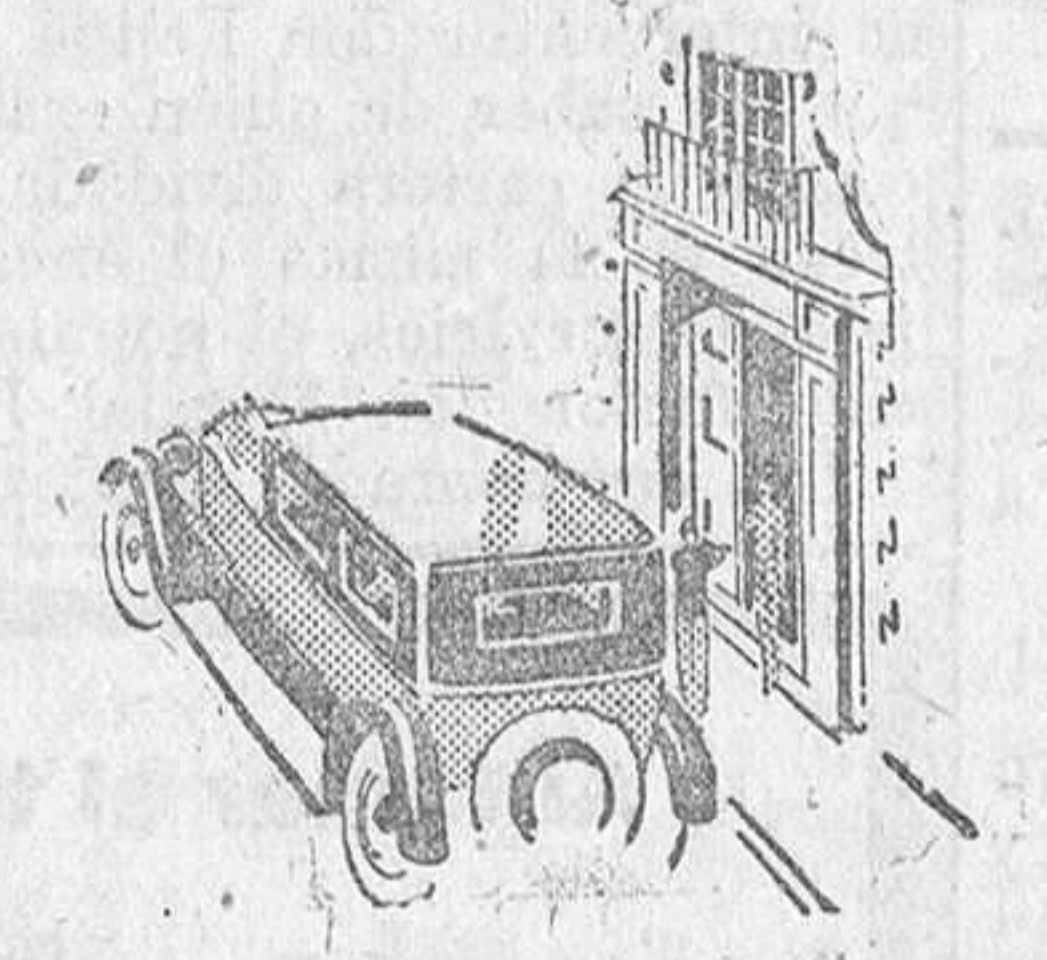
EN los paseos elegantes, en las puertas de los teatros, en los grandes hoteles, en todos aquellos sitios en que se vean coches de lujo, ha de sentirse usted orgulloso de su Pontiac a pesar de haberlo adquirido por un precio moderado. Toda la gente que frecuenta estos lugares observa con entusiasmo su coche por su gran distinción.

El Pontiac es el seis cilindros de menos precio carrozado por Fisher, el cual ha introducido

en sus carrocerías una serie tal de refinamientos, que sumados a una gran amplitud, hacen que la presentación y comodidad de este coche sean sólo comparables a la de aquellos que le doblan en precio.

El potente motor del Pontiac es, por su solidez, para larga duración, y por su fuerza, el que le proporcionará el placer de subir las más fuertes pendientes fácil y rápidamente.

Tres son los modelos que le ofrece el Pontiac: Coupé, Coach y Landau Sedan. Pida una prueba de este coche al concesionario más próximo. El mismo concesionario le dará detalles sobre las facilidades de pago de la G. M. P. (Acceptance Division) que le permitirán pagar el Pontiac con una pequeña parte de sus intereses.



PRECIOS

Coupé.....	Ptas. 8.900
Coach.....	» 8.900
Landau Sedan....	» 9.700

Precios en nuestro depósito de Barcelona (embalado). Puesto en Madrid, listo para su entrega, completamente equipado e incluido el neumático, con suplemento de papeles 275.

Solicite de nuestros concesionarios los detalles sobre nuestra garantía de un año.

Vea y aprecie por sí mismo este coche.

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.
Nueva fábrica: Granada, 33.
Madrid

PONTIAC SEIS

Fabricado por General Motors

JOSE MARIA MARTINEZ ABASCAL
Calle Colosia, número 1.—Santander.



Al salir de casa, del teatro o de la oficina, es fácil acatarrarse y sufrir durante algunos días las molestias y dolores consiguientes. Para curar las enfermedades causadas por los rigores del frío, y que algunas veces degeneran en enfermedades graves, aplíquese un **EMPLASTO** poroso americano de fieltro rojo del

Dr. WINTER

que inmediatamente le calmará las molestias y notará un gran alivio.

Pida un emplasto del Dr. WINTER y exija la marca registrada impresa en la cubierta de cada emplasto.



MARCA REGISTRADA

Todo barato

PIELES
para adornar, desde 1,50.

MEDIAS
de seda, desde 1,60; de lana, desde 2 pesetas; de hilo, desde 0,95.

PARAGUAS
a 3,40; los tengo de última moda, con puños preciosos, a 9, 10 y 11 pesetas.

CORBATAS
de seda, las de 3 y 4 pesetas, a 0,95, 1,90 y 2,90; son preciosas.

CALCETINES
de seda, hilo o lana, baratísimos. Precios como nadie.

EL PALACIO DE LAS MEDIAS
PUERTA LA SIERRA, 1
LOS JUEVES, ZEPÉLINES

EUCALIPTOS
Plantando ahora, desarrollan más. Barátísimos por millares. Granja de Llano. PLAZA MAYOR, 8, TORRELAVEGA

CROSS-COUNTRY

Resultado de una prueba.

La primera prueba de la temporada, y como entrenamiento, se corrió el domingo, dándose la salida del campo de Miramar a los diez corredores unionistas que representarán este año al equipo de la Sociedad Deportiva Unión Montañesa.

Los diez participantes que tomaron la salida se clasificaron, cubriendo el recorrido en buena marca, y se preparan para los cross oficiales de la Federación Atlética Montañesa.

Por lesiones dejaron de tomar parte cuatro buenos elementos y que se preparan para el cross de Navidad.

La clasificación fué la siguiente:

- 1.º Miguel Castañeda, en 11 minutos.
- 2.º Dionisio Bustio, 11 y 2/5.
- 3.º Epifanio Mendicueña, 11 y 3/5.
- 4.º Ramón Pérez, 11 y 4/5.
- 5.º Jesús Garneviaga, 11 y 4 1/2.
- 6.º Tomás García, 11 y 6/5.
- 7.º Luis Abel, 11 y 7/5.
- 8.º Antonio Alonso, 11 y 10/5.
- 9.º Fidel Bujeda, 11 y 12/5.
- 10.º Antón C. X. X., 11 y 13/5.

EN EL ATENEO POPULAR

Concierto de piano.

En el Ateneo Popular tuvo ayer lugar una velada a cargo de la notable pianista señorita Rita Rodríguez. Previa una acertada presentación de la culta directora de la Escuela Normal de Maestras, señorita Fernández Alonso, la artista comenzó a interpretar admirablemente, con un gusto exquisito, las obras que componían el sugestivo programa oportunamente anunciado.

Saint-Saens, Mendelshon, Chopin, entre las grandes figuras de la música extranjera; el local señor Diestro y el nacional Albéniz, tuvieron una interpretación acertada en la hábil concertista, que a más de poseer un temperamento musical muy depurado, a a éste el don de una pulsación recia, a la que responden las notas con una precisión y justeza muy valiosas.

"Granada", "Sevilla", "Mallorca", estos monumentos musicales que tan bien retratan el alma emocional de nuestras ciudades de leyenda, fueron ejecutados con el sentimiento artístico que conocemos en la señorita Rodríguez, que también dijo al piano bellamente la "Caja de música", de Mendelshon; el minuetto "Rita", com-

puesto en su honor por el señor Diestro, y un vals y la Polonesa, de Chopin.

La ejecución bien lograda de estas obras es por sí suficiente para hacer resaltar la figura de cualquier artista; pero si a ello añadimos que la señorita Rita Rodríguez ejecutó todo su vasto programa de memoria, huelgan los adjetivos que a la reseña de su labor pudiéramos añadir.

El público heterogéneo y numeroso que llenaba el salón de actos del Ateneo Popular tributó a la señorita Rodríguez el premio de una ovación sincera y prolongada.

A LOS COMPRADORES DE AUTOMOVILES

conviene advertirles que puede ser perjudicial para sus intereses contratar el seguro de sus coches en la misma Casa que les realiza la venta. Encontrarán positivas ventajas pidiendo primas y condiciones en la Agencia de las más importante de las Compañías que operan en España, CAJA DE PREVISION Y SOCORRO.

GRATUITAMENTE se tramita la documentación para obtener los carnets de circulación, matrícula y permisos para conducción de automóviles, etc. Agente: Gabriel Campos, Santa Lucía, 1.

Seguros de responsabilidad civil y daños a los automóviles. — Contra los accidentes del trabajo, individuales, etc.

Los primeros catarros

son muy malos, porque duran a veces todo el invierno, sobre todo en los que son débiles del pecho. Asmáticos, catarrosos, bronquíticos, enfisematosos, para estar seguros de no sufrir, acudir inmediatamente al célebre método que es como sigue

Fuera; las Pastillas Richelet

En casa: el Pectoral Richelet

La tos se calmará instantáneamente, bajará la fiebre, los esputos se desprendrán sin esfuerzo y se alejarán todas las complicaciones de bronco-neumonía y de pleuresía.

Venta en farmacias y droguerías; las Pastillas a 1,85 caja. Gratuitamente le envía un folleto "VIAS RESPIRATORIAS" si lo pide al Laboratorio Richelet, San Schaitan.

EL LOUVRE BLANCA, 30

GRAN LIQUIDACION



SANSON

EL MEJOR Y EL MEJOR APERITIVO Y DIGESTIVO

Representante exclusivo: DON GREGORIO CISNEROS MORO
Floranés, VILLA CISNEROS, Tel. 12-42

Desaparecerán las Canas
usando
La Flor de Oro
MARCA REGISTRADA

Una fricción diaria con esta maravillosa agua basta para devolver al cabello su color primitivo, ya sea negro o castaño; nunca toma el color negro de otras aguas similares que en lugar de disimular ridiculizan. No mancha el cutis ni ensucia la ropa. Evita la caspa, tonifica las raíces del cabello y evita todas sus enfermedades.

Venta en las buenas perfumerías y droguerías de España
Al por mayor, R. Roldós, Muntaner, 67 - Barcelona.

35 AÑOS DE ÉXITO

ESTUFAS A PETROLEO Nuestro modelo de 25 pesetas, sólido, elegante y de consumo ínfimo, no admite comparación con ningún otro. EN PETROLEO VENDEMOS LA MEJOR CALIDAD

CASA GILARDI Becedo, 11 :: SANTANDER

MANACHAU
¿Cómo lleva usted el calzado?
¿Así...
(Deformado)
ó así?
(Normal)

En el primer caso, usted no ha conseguido calzar con elegancia, porque por un excesivo ejercicio ó estar mucho tiempo de pie, es usted un caso típico de **Pie plano, sensible...**

deformando en seguida todos los calzados nuevos con las consiguientes molestias en los pies y en las piernas que lo harán parecer reumático y víctima de otros achaques de la vejez.

Para que su calzado conserve las líneas elegantes, comé de nuevo, y para evitarlo, sufrimientos,

Use Ud.

MANACHAU
Soportes de cuero y metal ligeros, prácticos y baratos. Se colocan a la manera de unas plantillas en toda clase de calzados. No necesitan sujeción. Se piden por el número del calzado. Pida el catálogo gratuito del concesionario exclusivo:

G. Rodríguez Prieto
SANTANDER
Puerta la Sierra, 5

CAL VIVA permanente en hornos continuos sistema "Bilcoora". CANTERA NUEVA DE SILLERIA EN ESCOBEDO. Machaqueos para afirmados, guijo para hormigón armado y guijillo lavado para jardines y paseos. Pídale a José de Bilbao, teléfono 24, de Astillero.

Adella Pila
PROFESORA EN PARTOS Y MASAJISTA
Consulta de 11 a 1.
Concordia, 7 triplicado.

EL DILUVIO Cielista, frente a la Plaza Nueva. Caña blanca legítima de la Habana. Manzanilla de M. Argüeso, etc.

GANAR UN JORNAL trabajando en su propio domicilio puede usted con la célebre máquina para hacer medias, calcetines y demás artículos de punto. Diamant-Weinhegen. Hay millares trabajando en toda España. Enseñanza completa en Santander.

Custavo Weinhegen y Compañía. Barcelona.—Apartado 531. Gran depósito de agujas para cualquier marca de máquinas de punto. — Reparaciones.

MARCA DE BAY STATE RUBBER COMPANY BOSTON U.S.A. FABRICA

Proteged vuestros pies contra las humedades usando chanclos de goma Boston. Son los mejores por su gran duración y flexibilidad. Fíjese bien que la marca impresa en la suela sea igual a la que aparece en este anuncio.

Depositario: EDUARDO SCHERLOH
Consejo de Ciento, 408 - BARCELONA

Papel de embalaje, se vende.

CONFECCIONES REGIUS
VENTA GARAYO
SAN FRANCISCO 4
SANTANDER

Compañía Trasatlántica Española
VAPORES CORREOS.

Línea a Cuba y Méjico.
PROXIMAS SALIDAS DE SANTANDER, salvo contingencias Vapor CRISTOBAL COLON, el 18 de diciembre.

Admitiendo pasajeros de todas clases y carga con destino a HABANA y VERACRUZ. Estos buques disponen de camarotes de cuatro literas y comedores para emigrantes.

PRECIO DEL PASAJE EN TERCERA CLASE ORDINARIA
Para Habana, Ptas. 535, más 16'65 de impuestos, total, 551'65. Para Veracruz, — 585, más 9'90 —, 594'90.

Línea Mediterráneo-Brasil-Plata
El día 2 de enero de 1928, salvo eventualidades, saldrá de Barcelona el vapor

INFANTA ISABEL DE BORBON
admitiendo pasajeros de todas clases con destino a Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. La Compañía abona a los pasajeros el importe del trayecto por ferrocarril desde Santander a Barcelona, puerto donde deberán embarcar. Para más informes y condiciones, dirigirse a sus agentes en Santander: SEÑORES HIJO DE ANGEL PEREZ Y COMPAÑIA, paseo de Pereda, 36; teléfono 2363.—Dirección telegráfica y telefónica: GELPEREZ.

PAPEL DE EMBALAJE
en rollos, se vende en la Administración de este periódico, a 0'50 pesetas kilo.

¡¡CALZADOS PRINCIPE!!
LOS MEJORES

Estamos recibiendo grandes partidas de calzados para invierno de lo mejor en pieles impermeables, como son: Sumastra, Tancalf, Engrasados, Potro, Nort y otras muchas más. Especialidad en botas fuertes para colegiales. Zapatillas muy baratas. Leguis. Botas suizas, de todos los tamaños, de mucho abrigo.

Visite nuestras tres casas en ésta, que no perderá el tiempo, pues en una sección especial que tenemos, hay zapatos desde 1,50 a 10 pesetas el par, en señora, caballero y niño, al alcance de todos los bolsillos. Aproveche esta ocasión. No olvide que el invierno se aproxima y hay que protegerse de la humedad.

SUCURSALES
Número 7, San Francisco, 4 (esquina a Plaza Vieja).
Número 8, Amós de Escalante, 2 (frente al Ayuntamiento).
Número 5, Amós de Escalante, 8.

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA
Préstamos al 5,75 por 100 sobre fincas rústicas y urbanas y para nuevas construcciones y reformas. Se cancelan hipotecas con particulares y otras entidades. Plazo hasta cincuenta años, admitiendo reembolsos totales o parciales en cualquier momento. Venta de Cédulas hipotecarias.

Dirigirse a DON ROBERTO BUSTAMANTE.—Wad Ras, 5.—Teléfono 1606

MALES DE PIES

He aquí un sencillo tratamiento muy recomendado por los médicos y pediceros para desembarazaros de vuestros males de pies, causados por la fatiga, la presión del calzado y la quemazón: Tomad un puñado de Saltratos Rodell, disuélvase en una palangana de agua caliente, y sumergid inmediatamente los pies durante unos diez minutos en este baño transformado en medicamentoso y ligeramente oxigenado. La acción tónica, antiséptica y descongestionante de tal baño hace desaparecer rápidamente toda hinchazón y magullamiento, toda irritación y picazón, así como toda sensación de dolor y quemazón. Además, el agua caliente saltrata reblandece los callos y durezas a tal punto que pueden quitarse fácilmente y sin peligro de herirse.

Los Saltratos Rodell se venden, a un precio módico, en todas las buenas farmacias, droguerías y centros de específicos. Desconfiad de las imitaciones, que carecen de valor curativo, y exigid siempre los verdaderos Saltratos, en paquete amarillo.

VINO y JARABE de QUINA y HIERRO DE GRIMAULT y C^{ia}

Preparados con la corteza de quina titulada que sirve para la fabricación de la célebre QUINA de PELLETIER, triunfan de la Anemia, la Clorosis, la Leucorrea, las Irregularidades Menstruales, el linfatismo y cuantas dolencias dimanan del Empobrecimiento de la Sangre.

PARIS, 3, rue Visienne y todas las Farmacias
Desconfiar de las imitaciones y falsificaciones

FONOGRAFOS PORTATILES DECCA

Modelo Junior, A.....	Ptas. 125
— B.....	150
— C.....	200
número 1.....	175
— 1A.....	200
— 2.....	220
— 3.....	290

Gran surtido en discos de todas marcas.

UNION MUSICAL ESPAÑOLA.—Wad-Ras, 7.—Santander.

COMERCIALES:
No compréis caja Registradora sin antes ver los modelos, precios y condiciones de pago de las

CAJAS REGISTRADORAS KRUPP

Agente exclusivo para Santander y la provincia:
José María Barbosa
Cisneros, 1, 2.º y San Francisco, 1, 3.º

José de la Lastra
Talleres de cantería, marmolería, talla y escultura. Trabajos de todas clases para cementerios. Perines, número 11, Santander.

VISITACION F. TOLOS
Profesora en partos.—Masajista Gabinete reservado para casos de profesión.
FLORIDA, 9, 4.º

ESPERANZA GÓMEZ
Profesora en partos. Hospedaje embarazadas. Consulta diaria. Santa Clara, 7, 4.º
SANTANDER

ASMA Bronquitis crónicas - Catarros, Gripe - Tuberculosis incipientes, Bronco-neumonías, etc....

se curan radicalmente con **PULMOZONOL** único preparado científico racional que por absorberse por inhalación llega directamente a los pulmones, desinfecta, descongestiona y cicatriza todas las lesiones, sin perjudicar los órganos digestivos. Evita el empleo de drogas, pastillas, jarabes, etc., cuya mayoría estropean el estómago. Millares de curas maravillosas.

Venta: Barcelona, J. Martín, V. Ferrer, Segalá, Dr. Andreu, Alstna, Urlach, La Cruz; Bilbao: Barandiarán; Madrid: J. Martín, E. Durán, Gayoso, H. Riesgo; Santander: Pérez del Molino; Valencia: A. Camil; Zaragoza: Rived y Chollis.

FRASCO: Pesetas 6'50.

REUMATICOS

El presbítero don Luis P. Hornáiz (antes conocido PARROCO DE VALLES) os indicará cómo conseguir el curarse sencilla y radicalmente de su reumatismo en menos de un mes. Tratamiento legalmente elaborado y registrado en Sanidad. Hospital: Fernán González, 37, BURGOS

COMPAÑIA DEL PACIFICO :: LINEA DE CUBA

Próximás salidas del puerto de Santander.

PARA HABANA

1927.—18 DICIEMBRE, vapor **ORITA**
1928.—22 ENERO, — **OROPESA**
5 FEBRERO, — **ORBITA**

siguiendo vía CANAL DE PANAMA a Cristóbal (Colón), Balboa (Panamá), Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso y otros puertos de Perú, Chile y América Central.

ADMITEN PASAJEROS DE 1.ª, 2.ª Y 3.ª CLASE Y CARGA
Precio en 3.ª clase con destino a HABANA (incluido impuestos)
PESETAS 541,65

Estos buques disponen de camarotes, salón, comedor y amplias cubiertas de paseo para los pasajeros de tercera clase.

Para más informes dirigirse a sus agentes en Santander

HIJOS DE BASTERRECHEA
Paseo de Pereda, número 9.—Teléfono 3441.
Telegramas y telefonemas, «BASTERRECHEA»

CON VALENCIA, DEBILIDAD

ANEMIA
VINO y JARABE
Deschiens a la Hemoglobina

Los Médicos proclaman que este Hierro vital de la Sangre es muy superior a la carne cruda, a los ferruginosos, etc.— Da salud y fuerza.— PARIS.

AL 95 IDEAL

Aviones, toboganes, automóviles mecánicos, artísticos muñecos de celuloide. Diversidad de objetos especiales para regalo de Reyes.

Desde hoy, hasta el día de Reyes, le regalarán uno de estos magníficos juguetes de 0,95, a elegir, por cada CINCO pesetas de compra, en Casa de Martín Láinz, Atarazanas, 8.

ADEMÁS

constituye otro regalo no menor los excepcionales precios a que cede esta Casa todos sus artículos, dándose a continuación esta pequeña referencia: Sábanas curado, superior, a 4,50.—Riquísimas sábanas de mezcla, a 5,75. Colchas grandes, bonitas y fuertes, a 8.—Casas para colchones, a 10,50; de damasco, a 15.—Paraguas de moda, para señora, a 3,90.—Las mejores medias de hilo, a 3,50 par.—Camisas blancas y de color, a 1,95.—Sostenes, a 0,95.—Camisetas de punto inglés, para señora y caballero, a 2.—Finas chaquetas de lana para señora, a 6,75.—Percales en color, especiales para ropa interior, a 1,20 pesetas el metro.

Pida usted precio de otros artículos similares.

Norwich Unión Fire
Compañía de seguros contra incendios, accidentes y marítimos : FUNDADA EN 1797

El Fénix Austríaco
(PHOENIX IN WIEN)
Compañía de seguros : : sobre la vida : : FUNDADA EN 1882
Una de las más importantes del mundo entero

Delegados para el Norte de España
POMBO Y GOMEZ APARICIO
SANTANDER
Oficinas: Castelar, núm. 1.—Teléfono 1729

ITALA SEIS CILINDROS SIETE COJINETES

El coche europeo más elástico y más rápido.

Cilindrada 2 litros.—Consumo 13 litros.

CARROCERIAS DE TODO LUJO A GUSTO DEL CLIENTE

AGENCIA: Paseo de Pereda, 32.—SANTANDER