

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

Redacción y Administración: Peligros, 3, calle. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Miércoles 7 de Marzo de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.785

## La renovación marítima

Todas las naciones se preocupan en estos momentos del mar y procuran aumentar su fuerza marítima. Estas preocupaciones no son consecuencia ni de cálculos políticos ni de combinaciones diplomáticas; son resultado de inquietudes íntimas de los mismos pueblos, que todo lo ven inestable y en peligro.

Los grandes intereses nacionales sólo parecen defendidos cuando el país tiene plena conciencia de su poderío naval; condición tan en la mente del alma colectiva, que nadie pone ya la más leve objeción a las deliberaciones encaminadas a la reconstitución naval.

La escuadra en toda nación bien organizada se puede decir que es el brazo derecho del Estado. Cuando es vigoroso y está en alto todos descansan en una confianza tan generosa como patriótica; pero cuando ese brazo está como inerte, las fuerzas vivas del país están como atareadas y en latente inquietud.

Nada, en efecto, parece tener estabilidad cuando el poder naval es insuficiente. Él ampara y defiende el comercio; él protege la producción y la industria; él es la más firme garantía de la pujanza nacional.

España tiene admirables condiciones para utilizar las influencias marítimas que surgen de un modo espontáneo de su especial situación geográfica y su colocación en el gran continente europeo, pues sus costas están bañadas por los mares más importantes y comerciales del planeta.

Si nuestra patria dispusiese de los grandes elementos navales que tienen otras naciones, sería de las primeras en todos los órdenes de la actividad; pero aun cuando los influjos del mar ejercen sobre ella una acción constante y directa, no se aprovechan tan hermosas condiciones para crear y mantener una poderosa escuadra acomodada a sus necesidades marítimas.

Estas cada vez dejan sentir con mayor intensidad su acción sobre los desenvolvimientos nacionales, porque es el mar el que se interpone entre nuestra nación y los otros países; por consiguiente, para llevar a estos nuestras energías productoras es indispensable pasar por el mar y explotarlo por medio de las industrias marítimas que son tan variadas como transcendentes para el presente y el porvenir de España.

Con Marina militar fuerte y suficiente y Marina mercante poderosa, la nación española no podría envidiar a ningún país de la tierra. Pero esos elementos tan importantes no se desarrollan bien por multitud de causas que todas se pueden resumir en una sola: inconsciencia del peligro futuro.

Sin poder naval acomodado a las indicadas necesidades marítimas, será inútil pretender que las industrias nacionales prosperen porque habrá de faltarles el elemento principal, que es la aptitud de poder comerciar libremente en todos los mares, haciendo respetable y respetada nuestra bandera.

Desde luego se puede considerar que el esfuerzo económico indispensable para que España reconstituya sus elementos navales ha de ser grande; pero no tanto que ellos puedan determinar un retroceso en la creación de recursos; pues la potencialidad económica de la nación española es hoy bastante satisfactoria, como lo indica el signo exterior de nuestra riqueza circulante y el crédito de que goza nuestra moneda en los mercados extranjeros.

En vez de amenguarse el crédito del país con los gastos que se invirtieran en la reconstrucción marítima, se reforzaría, porque las construcciones navales, ya en lo que respecta a la Marina de guerra como en lo que respecta a la mercante, son altamente remuneradoras y estimulan el esfuerzo nacional en la implantación de industrias nuevas relacionadas con el fomento naval.

Cuando los arsenales, astilleros y factorías están silenciosos parece que la vida nacional queda en suspenso. Después del notable impulso que se dio a la construcción naval nacional hace seis u ocho años, se han creado elementos muy valiosos que no se pueden abandonar y que concluirían por desorganizarse en la inacción. Por eso hay que seguir construyendo barcos de guerra y mercantes, cada uno de los cuales es un manantial de prosperidad nacional.

La situación general de Europa, tan deprimida en términos generales, antes debe influir en la continuación de las obras navales que en

el abandono de éstas, porque es preciso comprender que los buques de guerra y los barcos mercantes son el instrumento más adecuado para el desenvolvimiento de las actividades industriales y comerciales del país. La producción se estanca sin los transportes; el comercio se paraliza, y todo decae en el momento mismo en que el poder naval militar y comercial desfallece por abandono; así es que la reposición de tan importantes instrumentos de la riqueza pública no debe interrumpirse jamás, y cuantos sacrificios se hagan y recursos se consagren a esta labor regeneradora serán fructuosos y altamente remuneradores.

Todo es preferible a la inacción en materia de renovación marítima, porque las naciones, como los individuos, necesitan atender de un modo permanente a su mejoramiento moral y material, a la creación de recursos propios, pensando en que cuanto más importantes sean sus intereses, mayor será el influjo de su actuación en todos los órdenes de la existencia.

España necesita barcos de guerra y mercantes, porque es nación marítima y nación productora, y cuanto más importantes sean sus elementos marítimos, mayor habrá de ser la intensidad del trabajo nacional. Las riquezas ocultas del suelo de nada sirven si no se extraen ni explotan, y aun cuando se explotan y se extraigan, de poco servirán si carecemos del instrumento de transporte terrestre y marítimo que sólo puede intensificarse con una gran fuerza naval y una numerosa flota comercial que nos ponga en relación por vía marítima con todos los pueblos y mercados del mundo.

## MISCELANEA TELEGRAFICA

### Llegada de un barco inglés.

Barcelona, 7.—Procedente de Cardiff ha fondeado hoy en este puerto el buque inglés «Ollargan», abarrotado de carbón con destino a esta plaza.

Durante la travesía—según cuentan los tripulantes—no encontraron ningún submarino.

### Destrozos de un ciclón.

Sevilla, 7.—Se ha desarrollado un formidable ciclón, que arrancó de cuajo numerosos árboles de los paseos y rondas.

Sufrieron desperfectos las líneas telefónicas y muchas casas cuyos cristales quedaron destrozados.

Las fuertes lluvias inundaron muchas calles del barrio de San Esteban y de la Alameda de San Bernardo, penetrando las aguas en las viviendas.

El caudal del Guadalquivir experimentó una crecida considerable.

En los pueblos ribereños también el temporal ha causado bastantes daños, desconociéndose las desgracias que hayan podido ocurrir.

### Suicidio de un recluso.

Valencia, 7.—En el penal de San Miguel de los Reyes se suicidó el recluso José María Alvarez García, de cincuenta y tres años, que ingresó en el mes pasado, procedente de Lugo, para extinguir condena de treinta y cuatro años por la violación de dos hijas suyas. Además tenía pendiente una causa por abusos deshonestos.

Al hacer hoy el recuento el vigilante Victoriano Pascual le halló ahorcado con una cuerda pendiente del montante de la puerta de la celda.

## Las subsistencias

### Acuerdos del Comité de transportes terrestres.

Se ha reunido el Comité de transportes terrestres, bajo la presidencia del director general de Obras públicas.

Los acuerdos fueron los siguientes: Enviar material ferroviario a la estación de Torres (León), por ser centro minero de la región asturiana.

Solicitar de las Compañías de ferrocarriles Madrid a Zaragoza y a Alicante y Norte la formación de estadísticas del número de vagones que pueden mandar directamente a Francia, y solicitar a las Compañías francesas que formen iguales estadísticas para coordinar el movimiento ferroviario de exportación.

Suspender las facturaciones de mercancías para Lérida, Tarrasa y Vila de Cadans.

Limitar hasta 500 kilogramos las facturaciones en gran velocidad para Lérida.

Y, por último, que se suspendan las facturaciones de envíos de carbón para la estación de Zaragoza (Arrabal).

### El pan y el carbón para el consumo de Madrid.

Según ha manifestado el alcalde a los periodistas, el conflicto del carbón en Madrid tiene

su origen en la falta de medios de transporte, y en cuanto al precio, nunca podrá fijarse debidamente, mientras no se haga la tasa en el centro productor.

Respecto a los trigos, comunicó el alcalde que, sin tener que llegar a la incautación, había ofertas para entrega de granos de varios pueblos de esta provincia, por cuya causa había citado a los harineros, con objeto de hacer el reparto de la cantidad ofrecida, para su molenda.

También participó nuestra primera autoridad municipal que había reunido a la Junta provincial de Subsistencias, para hacerle entrega del último acuerdo del Ayuntamiento, y que aquella entidad había acordado trasladar el referido asunto a la Junta provincial.

### La crisis de los transportes.

Barcelona, 7.—Se ha reunido el Sindicato de Mineros con los representantes de las Com

pañías de M. Z. A. y Norte y el gobernador para tratar de la crisis de los transportes.

Los directores de las Compañías prometen a los mineros que pondrán todo el material posible a su disposición, y que éste se aumentaría notablemente en cuanto terminara el transporte de la remolacha y la naranja, que tocan a su fin.

## Alemania y Norte-América

### Wilson presta juramento.—Importante discurso.

Washington, 7.—Mr. Wilson y el vicepresidente, Mr. Marshall, juraron ayer ante unas 40 000 personas.

He aquí el texto del discurso que pronunció:

«Ruego a Dios me dé el saber y la prudencia necesarios para cumplir mi deber, según las leales intenciones de este gran pueblo.

Soy sólo su mandatario y no puedo obtener éxito sino mientras me sostenga con su entera confianza.

Condición indispensable es la unidad de América; si, una América unida en sus pensamientos, en sus propósitos, en sus desigios; una América que viva en una misma idea para el acto por cumplir y hora en que debe verificarse.

Deberemos desconfiar de todo hombre que quisiera poner obstáculos a nuestra labor; de todos cuantos quieren servirse de las circunstancias para labrarse no sé qué poderío personal.

Pongámonos en guardia para que no prevalezcan intrigas cobardes que tengamos por objeto romper la armonía y sembrar la discordia del alma unida de nuestro pueblo.

Pongámonos en guardia para que nuestro Gobierno se mantenga probo e incorruptible, viviendo todos abnegados al servicio de esta gran causa.

Por lo que a mí se refiere, es odio indulgencia, fidelidad y unanimidad en la idea.

Las sombrías nubes que se ciernen actualmente sobre nuestro camino se disiparán en breve y avanzaremos rodeados de claridad. Basta para ello permanezcamos fieles a nuestra propia dignidad, tales como siempre desamamos que nos juzgase el mundo entero y como queremos presentarnos ante todos aquellos que tienen su cariño puesto en la libertad, en la justicia y en el Derecho, llevados a la exaltación.

### Dificultades para el armamento de los barcos mercantes.

Washington, 7.—La declaración que hizo después de la clausura del Congreso el presidente Wilson permitió conocer, y esto hace más grave la situación de lo que se supone, que se ha descubierto la existencia de una ley votada en 1819 y en vigor aún, la cual, a pesar de los poderes que la Constitución otorga al presidente para tomar por sí mismo las medidas cuya aprobación solicitó del Congreso, puede hacer surgir en la práctica dificultades

enormes que anularan la iniciativa tomada por el presidente.

Esta ley contiene un párrafo referente a la resistencia de los buques mercantes americanos contra los ataques de los corsarios; pero excluye a los buques que puedan ser atacados por cualquier barco legalmente armado de una nación amiga de los Estados Unidos, y, jurídicamente, Alemania no se encuentra en estado de guerra con Norteamérica, pudiendo considerarse como buques legalmente armados sus submarinos.

### El criterio de Austria sobre la guerra submarina.

Telegrafían de Viena que el ministro de Negocios Extranjeros entregó al embajador de los Estados Unidos un recordatorio contestando al de los Estados Unidos relativo a la guerra submarina.

El Gobierno austriaco recuerda los métodos

de nuestro territorio y Wilson ha reconocido a Carranza como en posesión legal del Poder ejecutivo, enviando a Méjico al embajador Fletcher como representante norteamericano.

El Japón está en relaciones muy cordiales con Méjico; pero no hace allí ambiente desfavorable contra Norte América.

Si se llega a un conflicto germano-norteamericano, Méjico guardará la más absoluta neutralidad.

### El presidente de China, contrario a la ruptura.

Los periódicos insertan un despacho de Pekín, en el que dicen que el Gobierno ha votado por unanimidad la ruptura de relaciones diplomáticas con Alemania.

El presidente de la República no aprobó este acuerdo, declarando que él era el único que tenía poderes para llevar a cabo tal acto.

El primer ministro ha dimitido, y se considera muy probable que sus compañeros de Gabinete dimitan también.

## SINTOMAS EVIDENTES

### NOS ACERCAMOS AL FINAL

Las tres naciones occidentales no habían sufrido hasta ahora las consecuencias internas de la campaña de un modo sensible, gracias al dominio que mantenían sobre los mares.

El bloqueo submarino, sin llegar a impedir la circulación de los barcos, porque eso constituye un imposible, ha retrasado mucho a los armadores y les molestias se tocan ya en Inglaterra, Francia e Italia por la escasez de algunos artículos de primera necesidad.

Es curioso que ante semejante conflicto, sus Gobiernos se vean obligados a seguir los métodos de organización alemanes para distribuir los alimentos, así como también copiaron sus métodos de formar ejércitos y de proveerlos de material.

No es esto una censura, porque las cosas sólo hay una manera de hacerlas; pero tanto se profanaron de los bosques de distribución que ahora les toca apejar a ellos, cayendo la medida en masas menos disciplinadas socialmente y que no aceptarán las privaciones con el estoicismo tedesco.

Y no debe pensarse tampoco que el espíritu francés, el italiano o el británico sean inferiores al de los germanos o austriacos, como tampoco pudo creerse nunca en que las tropas de los Imperios centrales fuesen más bravas, su oficialidad más inteligente, su Alto Mando más activo, etc., etc.; es todo un puro y simple problema de organización previsor, como venimos sosteniendo desde el principio de la guerra.

No se nos oculta que haber proclamado esa verdad para que sirviese de enseñanza a los españoles ha traído sobre nuestros trabajos modestísimos el anatema de una parcialidad que estamos muy lejos de sentir; pero los hechos, dándonos la razón, hablan mucho más alto que las diatribas caprichosas de los que hoy imitan el ejemplo del odiado enemigo, sin poder llegar a su relativa perfección, porque tales cosas no se improvisan.

También por el lado de Rusia, a pesar de la distancia y de la censura, llegan aquí síntomas de cansancio que se traducen en protestas dentro de la misma Duma, y nada digamos de cómo está la opinión en las pequeñas naciones que se unieron a la causa de los aliados.

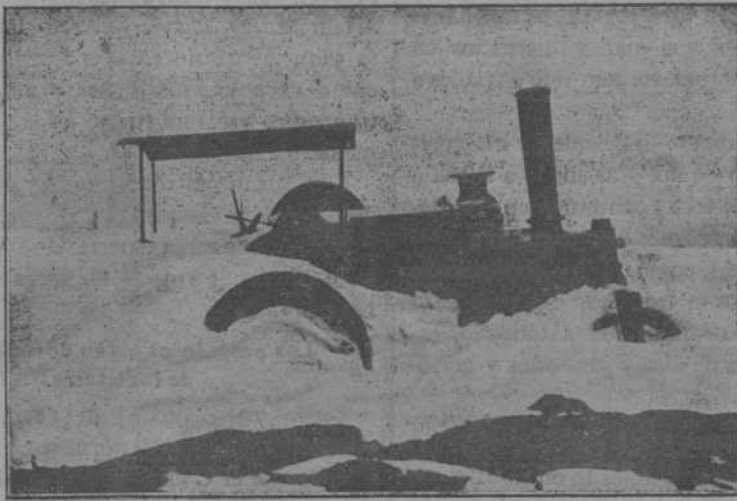
Por parte de Alemania y Austria el malestar es enorme, y existe en ambos países un deseo vehemente de llegar al fin, comprendiendo que ciertas situaciones no pueden prolongarse más allá de las fuerzas humanas.

¿Qué resta, pues? Matar la última esperanza del triunfo que aun mantienen ambos bandos, y a ello se preparan afilando sus armas de un modo exquisito para el choque supremo.

Si tras el cruentísimo espectáculo que, por desgracia, se acerca, hubiese un vencedor, el problema quedaría resuelto en la forma que ocurrió en todas las guerras; pero si no se obtiene, como es casi seguro, más que la confirmación del equilibrio en los campos de batalla, tampoco es lícito dudar de que ya no será viable exigir mayores sacrificios a pueblos que no ven compensaciones a sus padecimientos.

Será necesario convencerse de que es preciso vivir; de que hay en el mundo sitio para todos, como dijo no hace muchos meses una Reina desgraciada.

El final se aproxima, nadie lo duda, con la secuela terrible de una demanda industrial y comercial que producirá efectos muy duros en los primeros instantes, y para la cual no hay que vivir desprevenidos.



Un tractor inglés despejando de nieve un camino en el Somme para el paso de la artillería.





# IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

## VAPORES DE LA COMPANIA

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

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

## ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

## CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

### DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

Autor de la Aritmética y Contabilidad de textos: igualmente con el Jefe de la Dirección general, D. Roberto Robert, de las Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana, como asimismo de Geografía Universal para Telegrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombre, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

Esta antigua Academia ha obtenido en las cuatro últimas oposiciones de Correos el mayor número de plazas: 122, 112, 77 y 103, respectivamente; 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 construction and Armaments Co. Ltd. at Assow in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «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; «Burke», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nischer» 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 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan». 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

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

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

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

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

## Carreras Militares Inglés Práctico-Marítimo

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA

### Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

POR D. RAFAEL ROCAFULL Capitán de la Marina Mercante.

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

LOS PEDIDOS A

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

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

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

## Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspés, Zetuán, 14.

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

## SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

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

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

## LINEA DE BUENOS AIRES

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

## LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

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

## LINEA DE CUBA-MEJICO

Servicio mensual, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña y Santander.

## LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanita, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

## LINEA DE FILIPINAS

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

## LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia, el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tánger, Casablanca, Mazagán, (Escalas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa. Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de a Península indicadas en el viaje de ida.

## LINEA BRASIL-PLATA

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

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

# Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



## Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)



GRAN PREMIO DE HONOR EN LA EXPOSICION DE BUENOS AIRES, 1910

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

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

No debe faltar en ninguna familia.

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

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

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

# ARQUITECTOS Academia Moreno Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

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

# LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

## YOST



## YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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