

# EL TIEMPO

DIARIO INDEPENDIENTE

EDICION DE LA MAÑANA

Teléfono número 25

Tranquilo y cómodo

## LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS

### Importantisimo discurso del Sr. Cierva.--Oposicion patriótica.

Sr. CIERVA: Señores Diputados, que no os extrañará que vuelva a molestaros (y siento decirlo, pero, en fin, me resigno a las censuras que me podáis intimamente dirigir), porque he sido objeto de constantes alusiones, y esta discusión va marcando poco a poco la orientación de la Cámara, aunque no se ha estimado lo bastante aquella excitación que hizo yo para que abordáramos de una vez el gran problema ferroviario español. Y es de lo primero que he de agradecer, porque, indudablemente, por el deseo que todos sentimos de que se den facilidades para construir los ferrocarriles que no faltan en España, llámense es tructivos, secundarios, primarios ó como se llamen, y de las condiciones que realmente deban ser; por eso, vengo a daros (otros muchos me lo van) pasando a la ligera sobre las grandes problemáticas que plantea este debate; y creo, a pesar de lo que ha dicho mi eloquente amigo el señor Barriero, que no es problema del cual podamos desentendernos, y que eso de afirmar que le importa poco a la Nación española de momento afrontar el problema que discutimos el gran problema ferroviario, yo perdóneme S. S. que se lo diga, lo considero un error. En cambio, el señor Salas Antón ha visto claramente el problema, y ha comprendido que lo que estamos haciendo no es más que una parte de lo que necesitamos hacer, y que esta parte no es la primera que debemos abordar; por eso, ha hablado del ancho de la vía, que es el primer problema cuando de ferrocarriles se trata.

Bien sé yo --lo dije, y no quiero que sobre esto quede ninguna duda-- que a la hora presente sería poco menos que imposible que prácticamente abordáramos de hecho la discusión de este problema. Estoy conforme con eso, señor Ministro de Fomento; y eso lo he dicho ya; pero lo que yo pienso es que seriamente las Cámaras españolas deliberen sobre este gran problema, y que se marque la orientación suya, y se sepa qué es lo que queremos, qué es lo que se necesita en España, y entonces podrán los Gobiernos venir con programas estudiados con toda clase de antecedentes, y no como venis ahora, con un proyecto donde el asunto se aborda parcialmente, sin la preparación necesaria, sin traer los datos precisos, y así continúa el caos y la incoherencia, por la manera como se estudian y se resuelven los grandes problemas nacionales.

Y es inútil el silencio. Yo, modestamente, con mis escasas fuerzas, he de estar llamando constantemente al patriotismo de todos, y hacer las propagandas que yo pueda hacer para que esa opinión pública que algunos creen representar cuando piden que no se cierren las Cortes sin resolver esta cuestión, y cuando nos estimulan a todos a ser bravos y a que dejemos pasar los proyectos, esa verdadera opinión pública se forme y nos diga a todo lo que no tenemos que pensar en las cosas deterioradas, averiadas; que eso será más ó menos importante, pero no es el problema

ferroviario de España; que lo que necesitamos nosotros es saber lo que vamos a hacer con las grandes líneas y cómo hemos de construir los ferrocarriles complementarios; pero preparando las grandes arterias que han de recibir luego la aportación de las otras vías. He de decir a todos una y otra vez, aunque resulte pesado y se me critique, que ese problema se ventile y sienta que se levanten oradores ilustres de esta Cámara y de esa precindida, y que se levante el Sr. Ministro de Fomento, y diga: «Pero ahora ¿cómo vamos a resolver ahora ese problema?». Y así vamos pasando por encima de lo que es esencial y primario. (El señor Ayuso: Pero no secundario.) Eso es una gracia, pero nada más. (El señor Ayuso: Aunque sea gracia, lo que digo es que no es el momento oportuno.) Pues lo que se está discutiendo es si es oportuno ó no; precisamente se trata de eso: de que S. S. quiere que vayamos, desde luego, a construir ferrocarriles secundarios, y yo digo que construímos sin resolver primeramente esa gran cuestión, esa magna cuestión del ancho de vía general de España, es una temeridad. Nada más. Si las Cámaras españolas, después de deliberar seriamente sobre este problema, sin el acicate que aquí todos los días... ¿Por qué hace señas su señoría? (El señor Ministro de Fomento: No ha habido acicate ninguno por parte del Gobierno para que S. S. abrevie sus discursos. Se le oye con mucho gusto y atención constantemente.) ¿Si no se trata sólo de mí, señor Ministro? (El señor Ministro de Fomento: Creo que no ha visto S. S. esa premura.) Pero ¿que S. S. va a negar que, por las circunstancias parlamentarias y políticas, tiene gran interés en que se acelere la discusión? (El señor Ministro de Fomento: El deseo lo tengo constante, ¿quién lo duda? Pero con todo el detenimiento que S. S. ó cualquier otro señor Diputado crea necesario.)

Pues á eso me refiero, señor Ministro. Lo que yo digo es que quisiera que la Cámara, deliberando seriamente sobre esta cuestión, llegara á decir: es indispensable caminar en el sentido de establecer en España la vía normal de Europa; ó al contrario: hay que mantener el ancho normal de España y elegir, para estos otros ferrocarriles, la vía estrecha ó la vía normal de España. Sobre eso es sobre lo que yo quisiera que se pronunciase la Cámara, y todo el mundo rehuye esa cuestión; sólo el señor Salas Antón la recoge y la plantea con grandilocuencia.

Nosotros emitimos nuestra opinión; yo la he dado y vuelvo hoy á darla. Yo digo que si los estudios técnicos demuestran que es más económico para el país reducir la vía normal que tenemos a la normal de Europa, naturalmente, con el tiempo necesario y con la prudencia indispensable para no herir intereses y no hacer sacrificios desmesurados; que si es más económico hacer eso que mantener el gravamen que representa la vía normal de España con el transbordo en la frontera de nuestras mercancías, te-

nido en consideración, no sólo el desarrollo de la riqueza nacional, sino la situación geográfica de España, como se ha dicho con tanta oportunidad aquí, ya que estamos viendo cómo el continente africano camina rápidamente hacia la civilización y hacia un aumento extraordinario de producción, y ello significará que si nosotros tenemos la vía normal de Europa, el movimiento de mercancías y viajeros, pero, sobre todo, el intercambio entre los dos continentes, habrá de ser enorme; que si habida consideración á todo eso se demuestra por los técnicos, estudiado el caso, que es más económico abordar ese problema, yo estimo que es insostenible discutirlo aquí. Y para eso habría sido menester que el señor Ministro de Fomento se dignara traer un estudio técnico de esa materia.

(El señor Méndez Vigo: Está hecho por el señor Marañón. Cuesta 1.000 millones. --El señor Calderón pronuncia palabras que no se perciben.)

Pues que nos lo hubiera traído. Cuando venga ese estudio lo podremos examinar; pero yo no acepto esa cifra de 1.000 millones, por que tengo otros datos. Hay estudios de otros ingenieros, según los cuales, importa solo 300 millones el cambio de vía. (El señor Senra: Ese es otro problema distinto.) Pero ¿que quiere dejar S. S.? Señor Senra, sea S. S. piadoso. Si el señor Ministro de Fomento nos hubiera traído los resultados de los estudios técnicos de España y del extranjero, todo lo que nos pudiera servir de base para fijar nuestro criterio, podríamos entrar ahora, al examinar este proyecto, en la determinación del ancho de vía de los ferrocarriles que se han de construir; y como es evidente que gran parte de los ferrocarriles que están por construir no pueden considerarse como vecinales, como comunales, según en algunas naciones se les llama, como estrictamente secundarios, sino que, por la importancia de las comarcas, deben considerarse como primarios, sería conveniente aceptar la vía normal para todos ellos y aun para los mismos propiamente secundarios, y ese sería uno de los aspectos del problema más importantes que habría que examinar con motivo de este proyecto. De modo que conste que yo creo que no tenemos aquí los datos precisos para plantear y resolver este problema, y que lo considero esencial, como lo ha considerado el señor Salas Antón, y en esto suscribo en absoluto las manifestaciones que S. S. ha hecho.

Mi buen amigo el señor Calderón me aludó repentinamente en tardes anteriores, y yo agradecí que en la impagación que hizo del proyecto estuviera, en muchos detalles, completamente de acuerdo con lo que yo dije. Claro es que yo respeto la posición de S. S. una posición obligada por las circunstancias que hay que respetar, es decir, que encontrando S. S. muy mal el proyecto, luego se inclinó ante él y dice que hay que aprobarlo. Gracias á Dios (solo doy gracias á Dios para estos efectos,

no para los demás) yo no tengo obligación de hacer esto, y como encuentro mal el proyecto, no me inclino ante él, sino que le combato, y le combato suavemente en aquello que no es grave; fuertemente en aquello que sí lo es, é implacablemente en lo que no puede pasar; y yo desearía que en una cuestión de esta naturaleza, todos los señores Diputados hicieran lo propio y que no atendieran á consideraciones de ninguna clase. La filiación política, ante un proyecto de esta naturaleza, debe desaparecer. Respecto la actitud de cada uno, y no lo tome nadie como consejo; pero es una excitación al patriotismo, que me permite dirigir á todos.

No podía menos el señor Calderón de combatir el artículo segundo del proyecto, que dá á las obligaciones que se emitan estabilidad permanente y absoluta, hasta el punto de ser paralizadas las vicitudes de las obras de los ferrocarriles.

He celebrado yo mucho esta coincidencia nuestra, porque el señor Calderón, que tiene una gran experiencia de estas materias, por los cargos importantes que ha desempeñado, y que participa, por haber ocupado esos mismos puestos, de ciertos pesimismo, que yo no tengo, en esta discusión emite una opinión que debe pesar mucho en el ánimo de la Cámara. Separa las obligaciones de las obras; entran en circulación esas obligaciones, y acontece lo que yo explicaba; que el capital que ha servido para construir las obras se separa completamente de las obras mismas.

Dicho es que todo el que construye un ferrocarril necesita emplear capital y lo gasta y el capital desaparece. No es eso. Es que cuando habéis separado al obligacionista de toda relación y, por consiguiente, de todo interés, respecto al ferrocarril que debía garantizar su obligación, dejáis escueto, solo al que explota el ferrocarril y le dejáis sin capital. Probablemente, en la mayor parte de los casos, después de haber hecho el negocio de la construcción y de haber movilizad ese capital no le queda para la explotación, y el Estado, que es el régimen actual garantiza el 5 por 100 al capital entregado esa cantidad al que explota el ferrocarril menos un 15 por 100, y ya no hay savia para el estado en la explotación; se ha realizado el negocio bancario, el negocio financiero, y queda la obra muerta, que pasará irremisiblemente al Estado, como cosa que no vale ya, y el Estado se encontrará con la obra improductiva; al mismo tiempo, con la obligación de tener que pagar además.

Eso es lo que el señor Calderón dijo, lo que yo veía diciendo y lo que yo quiero cada vez presentar con más claridad ante la Cámara. Podré estar equivocado, pero es un convencimiento profundo que tengo.

En lo que el señor Calderón discrepa, que es en lo que discrepan casi todos los oradores, aunque fué para mí un verdadero bálsamo lo que tuve el honor de oír de mi elocuente amigo el señor Gascón y

EN SUPRACIAS DEL ALMA  
DE LA SEÑORA

**Doña Concepción Ferrer de Nolla**  
y demás difuntos de la familia  
(Q. E. P. D.)

Se dirán misas el 28 de Febrero, desde las nueve á las doce, de media en media hora, en el altar de la Virgen de las Angustias de la parroquia de San Bartolomé.

LA FAMILIA,

*Ruega á sus amigos y personas piadosas una oración por el alma de los finados y la asistencia á cualquiera de dichos religiosos actos, por lo que les quedará eternamente reconocida.*

Marcia 27 de Febrero de 1917.

Me diré que con toda clase de dificultades venía á aceptar la tesis de construcción por el Estado; en lo que discrepa principalmente, el señor Calderón, es en que el Estado no puede construir los ferrocarriles.

Yo, sobre este punto, quiero aclarar respecto á lo que dije el señor Calderón y á lo que dijo el señor Gascón, un concepto, que se me atribuye, sin duda porque yo no lo he explicado suficientemente. Y lo dicho que hoy, se momento, el Estado español no está capacitado para explotar los ferrocarriles pero que en cambio el Estado español se encuentra perfectamente capacitado para construir los ferrocarriles, pero no por administración como parece que alguien había entendido. Eso no lo he dicho nunca. Lo que he dicho es que el Estado contratase directamente, que anuncie las subastas por trozos más ó menos grandes, como sea, y los diversos materiales, que todo esto lo contrate y lo reuna y con todo ello forme el ferrocarril y después se estudie cómo se ha de explotar. Esto es lo que he dicho yo. Claro que cuando el Estado construye carreteras y obras hidráulicas y tantas y tantas cosas, no puede estar conforme con que no pueda ese Estado construir los ferrocarriles.

Podremos examinar bien, y es de lo que el señor Salas Antón se desazona, hablando de aquella profecía que se cumplió, si hay una tendencia, en elementos vanos del país marcadamente á defender el concepto de incapacidad del Estado, que tan fácilmente se acepta, sobre todo por los honores páblicos, la resistencia á que sea el Estado quien tome sobre sí estos grandes servicios. He dicho muchas veces que cuando un Estado es débil, sobre todo en estas materias, junto al estado nace la Compañía, nace el particular, nace la entidad que vive de su savia. El poder, cuando le falta al Estado, alguien lo toma, porque el servicio se ha de hacer y esto es lo más nocivo para el Estado.

Pero, en fin, lo que yo quería indicar y quiero repetir es que este proyecto no hace otra cosa sino dar al Estado todas las obligaciones del Estado industrial y constructor del ferrocarril y ninguna de las ventajas del constructor propietario del ferrocarril. Se le proclama incapaz y se ve que lo ha de

hacer todo porque sus ingenieros a veces hasta estudian los proyectos, desde luego han de revisar los que se les presentan; sus ingenieros han de intervenir en las subastas de los trozos del ferrocarril; sus ingenieros han de resolver las cuestiones entre contratistas y concesionarios, sus ingenieros han de tasar las obras que se realizan; sus ingenieros, en fin, lo han de hacer todo, y ellos son los órganos vivos, inteligentes, técnicos del Estado. Pues, entonces, ¿qué más habría de hacer el Estado si construyera?

La única diferencia podría ser aquella que se nos presentaba al decir: «¡Pero el Estado, si construye directamente, gastará 3.000 millones. ¿Y dónde están los 3.000 millones? ¿De dónde saldrán los 3.000 millones? Haciéndolo como os proponemos, los concesionarios buscarán los millones y los aportarán al Estado, y no hay en España dinero para eso, no lo hay para el Estado, pero lo habrá para los concesionarios». Ese es el argumento.

Pues este verdadero equívoco lo tenemos que aclarar. Yo os ofrecí cifras, y aunque por mi profesión pareciera avara, que no me hubiera aficionado á ellas, cada día me hacen más á los números, porque es lo menos falaz que se encuentra estudiando problemas de esa clase. Yo dije que con el sistema de la ley el ferrocarril se pagaba el Estado. Me parece que lo vais a ver demostrado plenamente.

El Estado garantiza el 5 por 100 del capital empleado, permite que el 5 por 100 de esa cantidad se destine á servir á los intereses y la amortización de las obligaciones garantizadas por el Estado. Pues vamos a suponer un ferrocarril con un gasto positivo, verdad, tal como quiere el señor Ministro de Fomento, de 20 millones de pesetas. La anualidad garantizada es de un millón de pesetas. Quedan 19 millones de pesetas, que es el 5 por 100 de esa anualidad, para las obligaciones, intereses y amortización. Vamos a ver que capital obligado nos se puede emitir con esta anualidad para pagar así intereses y amortización de esas obligaciones y cinco años, que es lo que dice la ley. Yo he hecho el cálculo de emisión de obligaciones al 4, al 4 y medio y al 5 por 100. Interés en estos momentos es evidente que en el mercado el dinero está caro; pero aun

Curación operatoria de las Hernias (quebraduras) Sin dolor. Sin peligro. Sin cloroformo. Informes al Dr. Claudio Hernández-Ros

AVISO.--Solo del 20 al 28 En el Palacio Hotel hay un señor que compra dentaduras postizas. Paga 25 y 40 céntimos cada diente.

estando caro, ved, señores, á cómo se cotiza en Bolsa nuestro Amor... La interpretación fué buena por parte de todos.

LA JUVENTUD QUE ESTUDIA El Ateneo Escolar Conferencia del señor González Conajero

Conferencia del señor González Conajero Ayer en el salón de actos del Instituto se celebró la segunda conferencia de la nueva serie, de las organizadas por el Ateneo Escolar.

Conferencia del señor González Conajero Ayer en el salón de actos del Instituto se celebró la segunda conferencia de la nueva serie, de las organizadas por el Ateneo Escolar.

Conferencia del señor González Conajero Ayer en el salón de actos del Instituto se celebró la segunda conferencia de la nueva serie, de las organizadas por el Ateneo Escolar.

Conferencia del señor González Conajero Ayer en el salón de actos del Instituto se celebró la segunda conferencia de la nueva serie, de las organizadas por el Ateneo Escolar.

Conferencia del señor González Conajero Ayer en el salón de actos del Instituto se celebró la segunda conferencia de la nueva serie, de las organizadas por el Ateneo Escolar.

Conferencia del señor González Conajero Ayer en el salón de actos del Instituto se celebró la segunda conferencia de la nueva serie, de las organizadas por el Ateneo Escolar.

TEATRO ORTIZ Aunque se estrenó en este teatro el sainete cómico en tres actos de García Álvarez y Muñoz Seca titulado «El último bravo».

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

El cierre de las Cortes (Por telégrafo) El Decreto 26.—A las 9:15 n. A la hora de costumbre estuvo Romanones en Palacio despachando con el rey.

Valencia.—Un crimen El hijo del conde de Villanar ha sido asesinado por el pintor Tadeo Villalba que le hizo dos disparos.

Notas políticas (Por telégrafo) El encasillado 26.—A las 11:15 n. Romanones celebró una detenida conferencia con el ministro de la Gobernación.

Resumen de operaciones Informes alemanes 26.—A las 11:15 n. Berlín: El diario de operaciones señala las siguientes:

Catástrofe ferroviaria Valencia 26.—6 m. (Recibido con retraso). El correo de Wül ha descarrilado en Chiva.

En Francia y Bélgica Informes franceses Dice el parte oficial de París que un destacamento francés hizo irrupción en las líneas alemanas de Villesour Tourche.

Provincias (Por telégrafo) Barcelona.—La carne 26.—A las 11:15 n. Se agudiza el conflicto de la carne.

Ultima hora (Por telégrafo) Parte inglés 27.—3 30 n. Un parte de Londres dice: Tenemos Kotelamara, haciendo 1730 prisioneros, incluso cinco coroneles.

En el Canal de la Mancha hubo un pequeño combate entre destructores ingleses y varios alemanes. Otros bombardearon las plazas inglesas de Broadstairs Margate. Hubo dos muertos y varios heridos.

Noticias Carruajes de Injo y automóvil. Mañana día 28, termina el plazo para el pago del arbitrio de primer trimestre del año actual, de esta clase de vehículos.

Mejorado Se encuentra mejorado de la enfermedad que viene padeciendo nuestro querido amigo don Antonio García Morell.

Espárragos Trevijano Son preferidas á todas. Restablecido Se encuetra restablecido nuestro buen amigo don Andrés Almanza.

Bautizo Ayer tarde á las cinco tuvo lugar en la iglesia de San Andrés de esta ciudad el bautizo de la niña que hace unos días dió á luz la joven esposa de nuestro querido amigo el reputado médico don Antonio Guillamón.

Enfermedades del pecho Dr. Martínez Ladrón de Guevara. Del Dispensario Antituberculoso y de la Sociedad Española de Especialistas del pecho.

Natalicio Con toda felicidad ha dado á luz una preciosa niña la señora doña Luz Cayuela, esposa de nuestro amigo don Mariano Sanz.

NOTICIAS

Mejorado Se encuentra mejorado de la enfermedad que viene padeciendo nuestro querido amigo don Antonio García Morell.

Espárragos Trevijano Son preferidas á todas.

Restablecido Se encuetra restablecido nuestro buen amigo don Andrés Almanza.

Bautizo Ayer tarde á las cinco tuvo lugar en la iglesia de San Andrés de esta ciudad el bautizo de la niña que hace unos días dió á luz la joven esposa de nuestro querido amigo el reputado médico don Antonio Guillamón.

Enfermedades del pecho Dr. Martínez Ladrón de Guevara. Del Dispensario Antituberculoso y de la Sociedad Española de Especialistas del pecho.

Natalicio Con toda felicidad ha dado á luz una preciosa niña la señora doña Luz Cayuela, esposa de nuestro amigo don Mariano Sanz.

Mosaicos Hidráulicos (Véase anuncio en 4.ª plana) Por don Luis Pascual En la parroquia de San Nicolás se han celebrado la Hora Santa y misas por el alma del que fué nuestro distinguido amigo don Luis Pascual del Riquelme y Andoval Pajavino y Braco; dichos subtragos se vieron concurrir á ellos.

Terminadas las misas se cantó un solemne responso.

Hernias, Vientres, Voluminosos Descensos de la Madre, Deformaciones, Sordos, Callos, Tratamiento sin operar.

DR. CAMPOS, Montaña, 38, Madrid. Un Murcia, de 11 á 1 el 17 de cada mes, Hotel Patrón.

Entierro Ayer tarde se verificó en el vecino pueblo de Aljucer el entierro de la virtuosa señora doña María de los Remedios Martínez Martínez, esposa de don José Eges Martínez.

El día de ayer constituyó una imponente manifestación de duelo. De Murcia asistieron numerosas personalidades y una nutrida representación del comercio de esta plaza.

A su afligido esposo, hijos y demás familia y muy especialmente al hermano de la finada nuestro querido amigo don Santiago Martínez y Martínez, enviamos nuestro más sentido pésame.





SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRANSATLANTICA

Reina Victoria Eugenia

P. de Satrustegui

Manuel Calvo

Reina Maria Cristina

Montevideo

Linea de Fernando Poe

Cataluña

La Catalana

Seguros contra incendios y explotaciones de todo clase

Contra la pérdida de agua, gas, electricidad, de maquinaria y de otros riesgos de incendio y explosión

FUNDADA EN 1868

Capital en el momento de la fundación de 100 millones de pesetas. Actualmente de 1.000 millones.

Desembolsados hasta el 31 de Diciembre de 1935

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Reserva para contingencias de 100 millones

Table with multiple columns and rows of text, possibly a schedule or list of services.

LICOR BREA MÚNERA. CONTRA CATARROS, TOSES, BRONQUITIS, EXPECTORACIONES, ASMA Y DEMAS AFECCIONES DEL APARATO RESPIRATORIO. LABORATORIO MÚNERA. CASA FUNDADA EN 1878. BARCELONA.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y poseen en su seno la compañía de alojamiento y trato expedito, como ha resultado en un solo servicio. Todos los vapores tienen Telegrafía sin hilos.

Variedad de visita a 2 peetas el día en los vapores de esta imprenta. También se venden mapas, planos, etc. avisos para el comercio y los de viaje.

REUMÁTICOS. ¿Quieres ver desaparecer tus dolores? Balsamo Victor. Fábrica de Moscos Hidráulicos y Almacén de Cementos Tejas, Ladrillos, ladrillos, Bañeras, Azulejos, Material Eléctrico, etc., etc. SOCIEDAD, S. MURCIA. CASA FUNDADA EN 1868.

FUMADORES. HUROLI. Huroli fumador con el que se destruye la nicotina, cura las afecciones de la boca, garganta y pecho, es el más eficaz para el catarro gástrico de los fumadores, y alivia a los que padecen de asma y tuberculosis.

BRUGAROLAS Y C. Fábrica de Moscos Hidráulicos y Almacén de Cementos Tejas, Ladrillos, ladrillos, Bañeras, Azulejos, Material Eléctrico, etc., etc. SOCIEDAD, S. MURCIA. CASA FUNDADA EN 1868.

AGENCIA DE ENCARGOS. Servicio diario para Madrid-Barcelona-Valencia-Alicante-Castellón-Albufera, y pueblos del tránsito. Agencia de Encargos de DIEGO LOPEZ, SERVICIO diario a domicilio entre MURCIA y LORCA y pueblos de la línea.

Sociedad General de Industria y Comercio. VILLANUEVA, 11, MADRID. Capital: 50 millones de pesetas. Fábricas en Bilbao, Oviedo, Madrid, Sevilla, Cartagena, Huelva, León, Cáceres y Lisboa.

ELIXIR ESTOMACAL de Saiz de Carlos (STOMALIX). Es recetado por los médicos de las cinco partes del mundo porque facilita, ayuda a las digestiones y abre el apetito, curando las molestias del ESTÓMAGO e INTESTINOS.

GARAGE INTERNACIONAL DE SUCESESORES DE RAMON SERVET. MURCIA: Villaleal, 2, 4 y 6; Gonzalez Adalid, 17 y Platería, 72. AUTOMOVILES (DODGE). Terpedo y plazas, 10/20 HP americano construido a la europea con dirección a la derecha, enfriamiento por bomba, alumbrado eléctrico, con dinamo de 12 voltios, magneto blindada de alta tensión, puesta en marcha automática con pulverizador especial para la misma, llevando suprimida la manivela, faros eléctricos eclipse de dos intensidades, para carretera y población, avisador eléctrico, capota con funda, parabrisa, cuenta kilómetros e indicador de velocidades, portamantas, apoyapiés regulable y cinco llantas móviles de medida europea. Entrega inmediata. PRECIO EN MURCIA: 8.800 PESETAS.

Fábrica de Anisados, Licores y Jarabes. B. Bernal Gallego (Palmar). Especialidad en Jarabes y Anisados finos y corrientes. Premios satélites. Primeros premios en Exposiciones nacionales y extranjeras.

La Hidráulica Murciana. Gran Fábrica de Moscos Hidráulicos y Almacén de Cementos Azulejos y todo clase de materiales de construcción de Juan Bernal González (Palmar). Depósito, Lencería, 22, MURCIA.

LA MAQUINISTA DE LEVANTE. Mancomunidad Miguel Zapata é Hijos. Nueva Taller de construcciones y reparaciones eléctricas. Toda clase de instalaciones eléctricas con material de la ALLMANN SVENSKA. Depósito de materiales eléctricos de 1 a 150 caballos. Grandes talleres de fundición. Carpintería y maquinaria para todo clase de trabajos. Especialidad en maquinaria para elevación y minas.

LA UNION--Cartagena