

EL ECO DE SANTIAGO

DIARIO DE LA TARDE

Redacción, Administración e Imprenta, Rúa Nueva 13 pral. y bajos. Teléfono núm. 2

PUBLICIDAD

Línea en 5.ª pág. 0,10.—Sección local 0,50
Comunicados y reclamos a precios convencionales. Por ley de 1896 cada anuncio pagará 10 cént. por impuesto del timbre.

Sábado 28 de Octubre de 1916

Núm. 9.037

SUSCRIPCIÓN

En Santiago, una peseta al mes.—Provinciales, 8,50 trimestre.—Extranjero, 20 pesetas mensuales.

NOTAS DEL DIA

EL HORARIO DE LOS TRENES

Una vez más sobre el tapeta esta eterna cuestión de las comunicaciones ferroviarias en esta región, y la corte. Hemos perdido la cuenta de las veces que se ha tratado este asunto en la prensa; de cómo se han comparado en él los representantes de las corporaciones populares y de las autoridades. En Galicia, el asunto de las mil y una veces que se ha tratado en las oficinas de la poderosa compañía del Norte, siempre se obtuvo el mismo resultado. La culpa, de que el tren de Galicia invirtiese tantas horas en el recorrido no debía cargarse en la compañía del Norte; la única culpable era la Dirección General de Comunicaciones que se había servido de establecer y apoderar con el trayecto establecido y apoderar con el trayecto para el servicio de una o dos compañías. Aún decía más; decía que los culpables de que estos servicios se retrasaran, a pesar de la poca o ninguna importancia que tenían, eran los prohombres gallegos, los políticos influyentes de Galicia.

Claro que esta última declaración la hizo en el terreno particular cuando cual comisión se iba a visitar a un alto funcionario del Norte; oficialmente quien se iba con las culpas era la Dirección de Comunicaciones.

La última vez, antes de ahora que se trató de este asunto del horario de trenes, hemos tenido la fortuna de coincidir con la Cámara de Comercio de Santiago y con «El Noroeste» de la Coruña, pretendiendo que se adoptase para el tren de nuestra región el horario del resto que entonces iba volver a ser puesto en circulación.

Pedimos más, pedíamos que la composición de este correo rápido no fuese como actualmente es de un furgón, un coche primera para la Coruña, otro para Vigo y otro choche cama; estos trenes estimábamos nosotros entonces—y no hemos variado de modo de pensar—deben y pueden ir con los tres coches de primera y uno de tercera clase, que no es justo que sólo a viajeros de esta región se les obligue a ir en primera o a viajar en mixto.

Adoptar el horario de los trenes rápidos para los correos y darles la marcha que ellos, a estos, con más afán en un terreno a su composición se habrá medio resuelto el problema de la rapidez en la comunicación.

Después será hora de pedir que el material de esta parte de España no sea de última clase o el de desecho de otras líneas. Primero, a nuestro juicio, debe ser escogido que la empresa acceda a establecer un tren correo como Dios manda, con una marcha regular y con posibilidad de que él puedan viajar aunque sea en número limitado, también los pobres; después será tiempo de poder pedir que el material esté a la altura de la línea.

Claro es que a este tren se ha de tener un horario de marchas del rápido, no se le puede exigir que se detenga en apeaderos y estaciones de infima clase, porque uno entre acortar marchas, detenerse un minuto en ellas y volver a ponerse en movimiento, pierde tanto tiempo que sería imposible conseguir el resultado apetecido no siendo forzando la marcha en otros trayectos, cosa que no puede consentirse.

Las estaciones pequeñas y los apeaderos que el correo rápido no podría ser, estarían tan bien atendidos como ahora en el mixto-correo.

Esto, poco más o menos, exponíamos en Marzo o Abril se habló de los horarios de trenes rápidos y esto repetimos hoy que los diputados y senadores de nuestra región andan allá en Madrid ocupados de abreviar el tiempo de viaje a Galicia.

Que el tren de Galicia no traiga más correspondencia que la de nuestra región; que desde Astorga se le dé mayor velocidad al tren suprimiendo el servicio de cartas que quedarían para el correo-correo; con estas dos condiciones se conseguirá, tal vez, aventajar una hora o una hora y media el tiempo de viaje a Galicia.

La manera de resolverlo, a nuestro modo de ver, es: el de hacer correo al rápido y añadir un coche de tercera clase.

Tercera; además, esta solución otra vez, inmensa y es que ni la compañía del Norte ni las que enseñan con ella tendrían que estudiar nuevos cuadros de marchas para sus servicios. Bastaría tachar del actual el correo de ahora y añadir una misma palabra al rápido que acaba de suprimirse.

Porque no es cosa tan breve como parece, el de reformar, en una línea como la del Norte, un cuadro de marcha de trenes.

tiendo la tendencia a la subida. Y no sólo eso, sino que en la venta al peso se defrauda, sin que las autoridades encargadas de evitarlo hagan nada en defensa de los intereses del vaciador, cuya resignación va siendo de estoica.

Como detalle elocuente de lo que venimos diciendo, consignaremos que la celebración del Ministerio de la Gobernación, que importaba en años anteriores 19.000 pesetas, está contratada para la próxima temporada de invierno en 32.000 pesetas. El mismo contratista pedía 53.000 pesetas, y como pareciese muy excesiva esta suma, el subsecretario de dicho departamento, Sr. Alvarez Mendoza, realizó gestiones que dieron por resultado que el suministro de referencia se hiciese en la cantidad que queda señalada de 32.000 pesetas.

MOT DE LA FIN

Saint-Prosper, considera que los caprichos de las mujeres no siempre son debidos a la movilidad de su imaginación; de ellos se sitúa también cuando quieren medir con exactitud la extensión de su poder.

PROSAS ALADAS

Un espectáculo económico, culto y elegante

Son llegados los tediosos días de lluvia. Melancólicos días nostálgicos e inacabables.

En ellos se piensa en algo que sea solaz y distracción para los espíritus decaídos por la monotonía de las horas: todas iguales, todas lluviosas, todas grises.

El Teatro. Sí, el Teatro, tres horas viendo escenas a las que el arte dió vida.

El Cinematógrafo. Sí, otras tres horas ante un desfile de peliñales más o menos ingeniosos, de situaciones más o menos sensacionales.

Pero... ¿cuándo no hay Teatro ni cine? O si los hay ¿no llegan a cansar?

Es aquí la cuestión. Para obviar tales inconvenientes, reales o probables, ¿qué hacer?

Voy a ofrecerles la solución...

Acudid a la música, a la buena música que no cansa nunca y es delicioso regalo para los espíritus grises.

El cronista asistió durante el Estío en Villagarcía de Arosa a los conciertos del «Café Poyán» en cuya sala se daban cita todos los villagarcianos y la colonia veraniega en pleno.

Tres eran los conciertos durante la semana. De 9 a 12 de la noche. Días de moda (mejor sería decir noches); los sábados.

Un sexteto reputadísimo (formado por artistas americanos) interpretaba lo más selecto del divino A. T. Rinsky-Korsakow, Franz, Grieg, Wagner, Liszt, Beethoven, Borodine cautivaban el nutrido auditorio que ávidamente concurría a estos nobilísimos festivales.

Componían el sexteto excelentes maestros.

Ninguno de los concurrentes podrá olvidar el mago del violín, el virtuoso del violoncello, la prodigiosa pianista... ¡Qué sentimiento, qué arte, qué maestría!

«Pues bien, hágase esto en Compostela.

En el «Suizo», en el «Español» en cualquier amplio y lujoso Café.

«El irán los estudiantes, los comerciantes, los militares. Allí se congregarán nuestras hermosas mujeres. Allí todo el Santiago culto y animoso.

Los días grises, los tediosos días invernales de esta suerte serán llevaderos—el cronista os lo fió.

El cronista que con sólo la esperanza de que el proyecto que brinda en esta *Prosa* llegue a cristalizar se ufana pensando que después de la fatiga de las horas de estudio será estar en un paraíso o poco menos el que recrearse de la lluvia perñan en el «Suizo» lleno de luz teniendo ante los labios una taza de moká y ante las papilas dilatadas el milagro de los rostros de las divinas santiaguenses mientras la orquesta preludia las páginas consagradas de los celeberrimos legionarios de Santa Cecilia...

ORTIZ NOVO.

Compostela, COMXVI.

Las Maravillas de España

DOS PREGUNTAS.—¿Qué son las Maravillas de España?

¿Qué objeto primordial se consigue con su publicación?

DOS RESPUESTAS.—La descripción gráfica más lujosa y completa de la España artística y monumental.

El que todos los extranjeros, que tienen formado un concepto equivocado de nuestra nación, puedan ver que no vamos rezagados en nada en cuanto a la belleza y ornamento de las capitales de España, y, por tanto, que es digna de ser visitada por todo el mundo.

DOS CONSIDERACIONES.—Las Maravillas de España es la única gran obra editada a todo lujo en tres idiomas: español francés e inglés, y por tal motivo, todos los españoles tenemos la obligación moral y material de ayudar en nuestras fuerzas a que esta obra de cultura prospere y se consolide. No hacerlo, como por desgracia nunca se hace con ninguna obra que tienda a elevar a España al nivel de las demás naciones, equivale a tanto como a no saber apreciar lo que vale nuestro suelo.

Está son «Las Maravillas de España»

5 ALBUMS PUBLICADOS

Madrid, Barcelona, San Sebastián, Valencia y la costa de Levante (Alicante, Murcia, Castellón de la Plana, Tarragona, etcétera), y el que

ACABA DE PUBLICARSE

Galicia y Asturias (Vigo, Pontevedra, Orense, Lugo, Oviedo y Gijón).

Precio de cada álbum, 3 pesetas.

De venta en todas las librerías y en la Casa Editorial BAILLY BALLIÈRE, Núñez de Balboa, 21, y Pizsa de Santa Ana, 11, Madrid, Teléfono 890.

REVISTA DE LA MODA

Una atenta y bien razonada carta de una amable lectora de mis crónicas, acaba de llegar a mis manos. Discurre muy discretamente mi comunicante acerca de la educación «a la moda» que hoy se da a las niñas, y lamentase con sobrado motivo por ello, de que dándose la preferencia a las llamadas clases o enseñanzas o labores de adorno, se abandone la enseñanza práctica, sin por ello hacer completa la otra...

El tema es seductor, y aunque sea volver sobre un asunto más de una vez tratado, no creo esté demás que hoy lo utilice poniendo un paréntesis en mis revistas sobre cosas modísticas.

Que la enseñanza de la mujer es hoy, no sólo en España, sino en muchas otras naciones el prototipo de la deficiencia con carácter oficial, es cosa que por sabida se calla... y hasta avergüenza. Esto, dicho así, en conjunto, es un tópico que ya no usa ni el más vulgar de los gacetilleros.

Para entrar en el fondo de la materia y hacer útil en alguna campaña contra tales deficiencias, es preciso descender a los detalles, hacerlos resaltar, ponerlos evidencia, para que, si ello puede ser, vayan siendo corregidos o por lo menos aminorados sus efectos. Yo lo haré así y de paso, dejaré con ello contestada la atenta carta que de mi amable lectora acabo de recibir.

Un caso: Pues verá usted. Yo quisiera que la niña para el día del santo de su papá le bordara unos papillitos...

—Es demasiado empeño la empresa. La niña está atrasadita todavía.

—No importa! La intención basta... Por otra parte, no hace falta que la niña sea una bordadora exquisita. No lo necesita.

—Bueno; la pondré a ello, pero habrán de quedar rezagadas otras enseñanzas. Que dé doble clase de bordado y no asista a la de aritmética.

—No le hace! ¡Cómo tampoco ha de vivir de eso!

Otro caso. Quisiera advertir a usted que el padre de la niña se queja de que le tiene frito y es un mareo para todos que se pase horas y horas machacando en el piano esas horribles escalas, arriba y abajo, siempre igual, con un martilleo que crispaba los nervios.

—Ello es indispensable; la primera condición de un buen pianista, es poseer un perfecto mecanismo.

—Es que tampoco queremos que la niña sea una perfecta concertista. ¡No! Le hacemos aprender el piano «por adorno»... Si tocara alguna cosita de lo más sencillito... un vals vienés, una jota...

—Si así lo quieren ustedes puede hacerse, pero será a fuerza de «machacar», como usted dice, porque su niña lee muy poco a vista y al mecanismo...

—¡Bah! Preferible es eso a «la lista» de las escalas. Que dedique menos tiempo al tecnicismo... Así como así, no necesita el piano para vivir.

Tercer caso: Verá usted. Mi hija ha faltado tantos días a la academia porque dice que se aburre de hacer siempre lo mismo. Ayer me decía: «¡Ay mamá! hace cinco semanas que no hago más que mangas... yo quisiera saber hacer ya una blusita, una faldita!»

—Señora, piense usted que para que la niña llegue a ser una buena modista, tiene que ir aprendiéndolo todo a fuerza de perfeccionarse primero en una cosa y luego en otra...

—¡Pero si tampoco es nuestro deseo que la niña llegue a competir con Paquí! Nos basta con que sepa, bien o mal, arreglarse con adornos... Gracias a Dios, no necesita el oficio.

Los tres botones de muestra que he copiado te enseñarán, lectores, lo siguiente:

Primero. Que de la inutilidad de las llamadas clases de adorno, tienen la culpa, en la mayoría de los casos, los padres.

Segundo. Que para conseguirse de un modo imperfecto a lo de adorno, se deja de lado lo esencial o práctico.

Porque la niña bordará los pañuelitos o tocará el vals de «La viuda alegre» o hará una blusita; pero no conseguirá otra cosa que hacer unas chapuceras que sólo toleran la bondad y la pasión maternal.

En cambio, para tener tiempo para dedicarse a hacer cosas fuera de sazón, la niña olvidará la aritmética, ignorará los mares que limitan a España y escribirá el verbo echar con h.

Dígame mi amable comunicante si esto es o no cierto. ¿La culpa? El eterno «¡Bah! cómo no ha de ser de eso! ¡Cómo no lo necesita! ¡Cómo si en el mundo no hubiese alguna enseñanza que no se necesitase! ¡Ocupables! En la mayoría de los casos, los papás.

Pero como la materia da mucho de sí, sucesivamente irá insistiendo en ella.

CONCEPCIÓN P. MARINE.

Primer ardid de guerra de Napoleón I

En Ajaccio, lugar del nacimiento de Napoleón Bonaparte, existía de vieja data una marcada rivalidad entre los muchachos de la ciudad y los de la comarca circunvecina, rivalidad que fué agriándose de día en día, hasta llegar aquí en que vinieron a las manos.

Después de lucha encarnizada, los campesinos, más vigorosos y más diestros que los contrarios, dieron fin a la jornada con una victoria completa.

A este primer encuentro sucedieron muchísimos otros, en que tampoco fueron favorecidos por la suerte los muchachos de la ciudad. Napoleón, de edad de doce años a la sazón, sintió profundamente humillado su amor propio, al ver las continuas derrotas de sus compañeros, y, con un golpe maestro, decidió poner fin al orgullo insolente de los campesinos que con la cabeza alta y en actitud de reto, paseaban su triunfo por Ajaccio.

Napoleón no había tomado nunca parte activa en las escaramuzas; pero, a fin de lograr lo que se había propuesto, resolvió ocultarse en sitio desde donde pudiera dominar completamente el «campo de batalla» y observar a su sabor los métodos de combate empleados por sus enemigos.

Poseedor de lo que él imaginó ser el secreto del éxito de sus contrarios, reunió a varios de sus más íntimos amigos—aquellos que creyó fueran los más aptos para secundar su plan—y les explicó su idea. Acogida ésta con entusiasmo, resolvieron ponerla en práctica inmediatamente, y, al efecto Napoleón designó una comisión para que atendiera al «aprovisionamiento»

de proyectiles y a su colocación en la forma que él quería. Se llevó esto a cabo con el mayor sigilo y de la manera que a continuación se explica.

Las armas más comúnmente empleadas por unos y otros habían sido hasta entonces los garrotes. Napoleón ordenó recoger cuantas piedras de regular tamaño fuera posible y enterrarlas, o mejor dicho cubrir las con arena al pie del arroyo, que limitaba el campo de acción escogido por él. Esta operación se hizo durante la noche; de suerte que nadie se enteró de la estratagemas.

Al día siguiente, Napoleón lanzó a los campesinos el cartel de desafío, y éstos, seguros de su triunfo, le recogieron en seguida.

Comenzada la lucha, Napoleón resistió durante algún tiempo en el mismo sitio, y luego lentamente, paso a paso, comenzó a retroceder hacia el campo helado y preparado por él con todo cuidado.

Momento después, la retirada adquirió los caracteres de una derrota; y los subordinados de Napoleón, que hasta entonces habían cedido el terreno palmo a palmo, volvieron la espalda de repente y echaron a correr, seguidos muy de cerca por los campesinos, que gritaban a pleno pulmón: «¡Victoria, victoria!»

De pronto los fugitivos detienen en carrera a una voz de mando de su jefe, y antes de que sus adversarios puedan caer en la cuenta de lo que sucede, se inclinan, escuban la arena, y recogiendo los proyectiles que habían ocultado, lanzan tal aguacero de pedruzcos, que muy pronto la ahuelada victoria se convierte en la más formidable de las derrotas, tan completa y decisiva, que los campesinos ni siquiera intentan el desquite.

Así ganó su primera batalla el «pequeño Napoleón»; y fué este ardid el revelador del gran genio que más tarde había de asombrar al mundo entero.

LA CONFLAGRACION EUROPEA

La importancia de Constanza

SEGUN LOS FRANCESES

La toma de Constanza se considera por los críticos militares como un suceso lamentable, aunque irreparable, pues, sean los que fueren los avances de Mackensen en esta región, los éxitos momentáneos germano-búlgaros no pueden comprometer la situación general.

Se han adoptado las medidas necesarias para que el ejército ruso-rumano conserve la libertad de movimientos y pueda continuar la resistencia.

En «L'Echo de París» Hutin escribe lo siguiente:

«El tema de Constanza podrá tener deplorables consecuencias si no fuese seguida inmediatamente de una de esas contraofensivas que Brussiloff sabe dirigir contra los austro-húngaros; por lo demás, el puerto de Constanza no será de una gran utilidad para el enemigo, pues la escuadra rusa se encargará, antes de que los alemanes tengan tiempo de colocar minas y situar submarinos, de hacerlos dicho puerto no sea conveniente para el invasor.

Los turco-búlgaros marchan hacia la frontera de Besarabia; pero los rumanos han tenido tiempo de establecer contingentes en diversos puntos de la región.

No se tiene noticia de que los alemanes hayan hecho prisioneros, lo cual indicaría la retirada se ha efectuado en buen orden.

SEGUN LOS ALEMANES

Con la conquista de Constanza las tropas búlgaro-germano-turcas al mando de Mackensen han asediado a los rumanos el golpe más duro de toda la campaña, pues han cortado un nervio vital de Rumania, apoderándose de su mayor puerto marítimo, que con el embargo de cereales y petróleo ocupaba un importante puesto en el comercio mundial.

Con Constanza se ha perdido la comunicación principal con Rusia a través del Mar Negro, lo que puede tener trascendentales consecuencias para el desarrollo de la guerra rumana.

Rusia podía suministrar a su aliada por Constanza material y repuestos en grandes transportes marítimos, que salían por la línea férrea de más capacidad, Constanza-Bucarest, hacia el interior del país.

Ahora el transporte marítimo queda limitado a Salina y a los puertos del Danubio, que sólo permiten buques de poco calado.

La pérdida de Constanza es para la situación militar en la Dobruja de decisiva importancia.

La línea férrea de Constanza a Carnavoda se encuentra ya en parte en manos de las tropas de Mackensen.

Al Este de Marisat fué ya rebasada esta línea por los atacantes, y el ala izquierda de Mackensen se encuentra cerca de Carnavoda, con lo que el trayecto de Marisat a Carnavoda apenas tiene valor, porque no impide el traslado de tropas y artillería enemiga al frente de la Dobruja.

LA BATALLA DE VERDUN

Un suboficial de zuavos, herido en Verdun y llegado a París, refiere interesantes detalles de los combates del día 25. El bombardeo había disminuido y caía una lluvia fina y persistente, cuando, de repen-

te, salieron grupos de soldados de las trincheras francesas, emprendiendo rápida marcha contra las posiciones enemigas. Se hizo un largo silencio, cortado solamente por los toques de silbato, que se oían cuando daban la señal de asalto. Al mismo tiempo, las baterías francesas reanudaron el estallido, abriendo el camino a la Infantería y precediendo a las líneas asaltadas.

Hubo en los alemanes un momento de verdadero estupor. La sorpresa se sobrepuso a todo espíritu de resistencia. La obra de Thiamont fué tomada por asalto en menos de veinte minutos; todos los alemanes fueron muertos o hechos prisioneros; no escapó ni uno.

Un oficial que pareció el comandante del fuerte, se disparó un tiro de revólver en la cabeza cuando comprendió que era inútil toda resistencia. Los alemanes se fueron serenando; concentraron todas sus fuerzas disponibles en las inmediaciones del fuerte de Donamont, defendiendo el terreno con extremada encarnización; pero la toma del pueblo de Donamont, efectuada por los soldados del general Mangin, descubrió el fuerte, permitiendo a los franceses cercarlo por el Oeste.

No obstante, la lucha continuó hasta las seis de la tarde; tres cuartas partes de los defensores quedaron muertos, y 400 supervivientes enarbolaron la bandera blanca y depositaron las armas. Diez minutos más tarde entraron los franceses victoriosos en las ruinas del fuerte, y la bandera tricolor flotaba en la explanada Norte de Donamont. Las notas agudas de los clarines se mezclaron entonces con los gritos entusiastas que salían de todos los pechos, dando vivas a Francia. Sin siete horas habían perdido los alemanes lo que habían tardado en conquistar varios meses con grandes esfuerzos.

GALICIA

En el Ayuntamiento de Ribadeo celebró una reunión para pedir el restablecimiento del tren mixto de la tarde que se ha suprimido en la línea de Villadrid.

Acordóse solicitar el concurso para el mejor éxito de los diputados a Cortes por Ribadeo, Mondoñedo, Pontevedra y Oastropol, a cuyos partidos afecta el servicio.

Varios jóvenes que regresaban de un baile celebrado en un establecimiento de la carretera de Vigo, cerca de Pontevedra, fueron sorprendidos y atropellados por unos ástros de corta edad que las esperaban en las inmediaciones de la fábrica del Sr. Echever.

Una de las muchachas fué maltratada horriblemente, derribada y pateada por uno de aquellos galanes, saliendo del lance con la cara ensangrentada y cubierta de contusiones.

En la ría de Pontevedra, cerca de Portosanto, proyectase la construcción de un varadero con destino a prestar servicio a la base naval de submarinos de Marín.

Se ha dispuesto que un barco de guerra visite y vigile las rías de Ribadeo a fin de evitar el uso de explosivos en la pesca que sean grandemente perjudiciales a los pescadores.

Don de Lago que hace días viene notándose un aumento considerable de la emigración en el término municipal y los inmediatos. La gente de los campos

R.M.S.P. COMPANIA DE VAPORES CORREOS MALA REAL INGLESA

SERVICIO RAPIDO BRASIL Y RIO DE LA PLATA



VAPORES DE IDA PARA PEPEMAMBUCO, BAHIA RIO JANEIRO SANTOS, MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES.

SALIDAS DE VIGO

ARAGUAYA salida de Vigo el día 4 de Diciembre 1916 precio 3.ª pesetas 238 75 El pasaje de los niños menores de dos años será gratuito, uno por cada familia; de 2 a 10 años satisfarán MEDIO pasaje. A los pasajeros que desean embarcar en los magníficos vapores correos de la Compañía MALA REAL INGLESA, necesariamente tienen que presentar e en esta Agencia con DOS DIAS de anticipación al anuncio para la salida de cada vapor, para cumplir todos los requisitos que la nueva Ley de Emigración determina. Los pasajeros que embarquen por el puerto de Vigo no están sujetos al registro en los felatos de consumos, por no existir éstos en Vigo desde el 1.º del año de 1911. Estos vapores tocan ahora en el mismo puerto de Buenos Aires evitándose de este modo los inconvenientes del viaje por ferrocarril desde la Plata a dicha ciudad.

VAPORES DE REGRESO

Para INGLATERRA saldrán de este puerto los magníficos vapores correos. ARAGUAYA salida de Vigo el 9 de Noviembre 1916 precio pesetas 14 Diciembre AMAZON Impuesto de embarque 1.ª clase Ptas. 4.—2.ª clase 2, por cuenta del pasajero que se pagará al tomar el billete. Se admiten pasajes y carga para los puertos arriba indicados. Para más informes dirigirse a los Agentes de la Compañía: En CORUNA, Srs. Rubinen Hijos.—En BILBAO, D. Carlos de Maruri.—En SANTANDER, Sres. Luis Maruino, Compañía.—En VILLAGARC A, D. Estanislao Durán. En VIGO, y Villagarcía el Agente general en el Norte de España.

Don Estanislao Durán

NOTA.—La Compañía Mala Real Inglesa tiene una verdadera satisfacción comunicando a sus antiguos y constantes favorecedores, que desde que estalló el conflicto europeo, hasta el presente momento, sus espléndidos vapores-correos han efectuado, haciendo escala en los puertos españoles, 51 viajes de ida a los puertos de Brasil y Río de la Plata y 62 viajes de regreso de los citados puertos a Europa, sin que durante la duración de los mismos les haya ocurrido ninguna novedad.

VINO DE PEPTONA ORTEGA



Premiado con medalla de oro en el IX Congreso internacional de Higiene y Demografía, celebrado en Madrid el año de 1908.

LABORATORIO: Farmacia de Ortega, León 13, Madrid.—Primera y única fabricación en grande escala de las peptonas y sus preparados por medio del vapor y con todos los aparatos más modernos.

Da tonicidad al estómago, es altamente nutritivo y facilita la digestión; es tan agradable como el mejor postre. Los convalecientes se recuperan prontamente tomando el VINO DE PEPTONA, que alimenta, preparándose para recibir la alimentación ordinaria. Las personas debilitadas por exceso de trabajo necesitan aumentar la nutrición con el VINO DE PEPTONA. Las embarazadas deben emplearlo todo el tiempo que dure el embarazo, para que su naturaleza no se destruya. Las señoras que dan de mamar a sus hijos deben usarlo constantemente, para que aumente la secreción de la leche y ésta sea más nutritiva, y los niños se crien más sanos y robustos. Los niños deben tomar el VINO DE PEPTONA. Los ANEMICOS deben emplear el vino ferruginoso, que tiene las propiedades del anterior, más la reconstituyente del hierro.

Hay que convencerse que la Tundraría DE Carlos Raspeño

CALDERERIA 53, SANTIAGO es la que tiene mejor salida y la que vende más barato. HAY CINCO SEVERAS Y ELEGANTES CARROZAS LAS MEJORES DE LA CIUDAD para servicios de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase. Cajas desde UNA peseta.—Coronas y hábitos muy baratos.—Ferreteros del país, de Madrid oriental, y metales especiales para cambiarmuebles y trasladados. Arrendando esta Casa se encuentra economía y legalidad. Funeraria de Carlos Raspeño Caldereria 53

El robusto automóvil inglés SUNBEAM

es el mejor del mundo, porque lo demostró ganando cuantas carreras y concursos importantes se han celebrado el pasado año. Tiene adjudicados los récords de velocidad del mundo entero. Un doce caballos SUNBEAM, que hace más de diez kilómetros por hora, basta para batir coches de otras marcas, hasta de 40 H.-P. El día 1.º de Octubre alcanzó en Brooklands la victoria más sensacional que registra la Historia, recorriendo

1.000 kilómetros en doce horas, a una velocidad de 150 kilómetros por hora, de media, batiendo todos los "récords" del mundo entero.

sin parar su motor en las doce horas, cuando otros que lo han intentado, sólo resistieron, a lo sumo, dos horas a esa marcha. El coche SUNBEAM es el que promete ser vendido en mayor escala, por ser el que reúne exageradamente las dos condiciones pedidas hoy, o sea resistencia y rapidez, con poco número de caballos de fuerza. El 12 H.-P. Sunbeam es el tipo ideal para turismo.

Se solicita un buen Agente para esta provincia. Automóviles "SUNBEAM", Calle de Recoletos, 1.—MADRID.

Balneario de Liérganes

Unicas aguas que curan los catarros de la nariz, brónquios y pulmón, la predisposición a los mismos y a la tisis. Magníficas y nuevas reformas en las salas de inhalación y en los hoteles, dotados de instalaciones modernísimas. Telégrafo, teléfono, giro postal, ferrocarril a Santander y garage. Pídase la nueva guía al administrador del Balneario (LIÉRGANES, Santander).



Servicios de la COMPANIA TRASATLANTICA DE BARCELONA

Línea de Buenos Aires El día 4 de Julio saldrá de Barcelona el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor REINA VICTORIA EUGENIA directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires. Los pasajeros del Norte y Noroeste, embarcarán en Coruña el primer día de cada mes. Línea de New-York, Cuba y Méjico. (Servicio del Mediterráneo)

El día 25 de Junio saldrá de Barcelona, el 26 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor BUENOS AIRES directamente para Nueva York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico.

Línea de Cuba y Méjico (Servicio del Norte de España) El día 16 de Junio saldrá de Bilbao, el 19 de Santander el 20 de Gijón el 21 de La Coruña el vapor ALFONSO XII directamente para la Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con transbordo en la Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta también precios convencionales para camarotes de lujo.

Línea de Venezuela-Colombia El día 10 de Julio saldrá de Barcelona, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor MONTEVIDEO directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Limón, Colón, de donde salen los vapores 12 de cada mes para Sabana, Curacao, Puerto Cabello, la Guayra, Ponce, San Juan de Puerto Rico, Cananías, Cádiz, Barcelona, Marsella y Génova. Se admite pasaje y carga para Vera Cruz y Tampico con transbordo en Habana, Comina, por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Puerto Barrios y Cartagena de Indias, con transbordo en Colón para Maracaibo y Coro con transbordo en Curacao y para Cumaná Curapano y Trinidad con transbordo en Puerto Cabello.

Línea de Filipinas El día 10 de Junio saldrá de Cádiz, y el día 3 de Barcelona el vapor C. DE EIZAGUIRRE directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, Ilo-Ilo y Manila sirviendo por transbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

La carga y pasaje de La Coruña para Filipinas, la tomará el vapor «Cataluña» el 1.º de Junio para transbordar en Cádiz el vapor «C. de Eizaguirre».

Línea de Fernando Póo El día 2 de Julio saldrá de Barcelona el vapor CIUDAD DE CADIZ confescale en Valencia y Alicante, y el 7 de Cádiz, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Póo. Regreso de Fernando Póo el 2 haciendo las escalas de Canarias y de la Península Indicas en el viaje de ida.

Estos vapores admiten cargas en las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. También se admite carga y se exp den pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques, rebajas a familias, precios especiales, por camarote de lujo, rebajas en pasajes de ida y vuelta y demás informes que puedan en los fletes pasajero, dirigirse a los Agentes de la Compañía.

SERVICIOS COMERCIALES.—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

AVISOS IMPORTANTES: Rebaja en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigencias de los servicios de Comunicaciones marítimas.

Servicio especial.—Línea Brasil-Plata El 27 de Junio saldrá de La Coruña el vapor P. DE SATRUSTEGUI directo para Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires. Queda prohibido en absoluto subir a bordo, sin previa presentación de tarjeta de la Agencia autorizándolo. Informará en la Coruña la Agencia de la Compañía Trasatlántica.

"APERITAL" Gran tónico estomacal

El "Aperital" promueve el apetito. El "Aperital" promueve la digestión. El "Aperital" promueve el sueño. El "Aperital" promueve la salud.

Especialmente recomendado para Dispepsia, Insomnio, Anemia, Fatiga mental, Debilidad nerviosa, Constipación, Influenza, Mal de Hígado, Riñones y Orina.

Para las SEÑORAS durante el embarazo y la lactancia es indispensable, y en general, siempre que se trate de adquirir fuerzas o recuperar las perdidas.

El "APERITAL" fortalece a los ancianos, a los débiles, a las mujeres de delicada salud y a los convalecientes.

Antes de comer, tómese UNA COPITA de este delicioso Bitter, Vino tónico estomacal, suave, estimulante y restaurador en el agotamiento muscular, en la convalecencia o en la debilidad.

Pídase en farmacias y droguerías

DESCONFIARSE DE LAS FALSIFICACIONES E IMITACIONES

FRASE: *Santa Midy*

SANTAL MIDY

Indicada y es un punto crucial

CURACION RADICAL Y RAPIDA

(En Copias — en Drogas)

de las Fiebres Agudas y Periodicas

de todos los tipos

MAGNESIA DE BISHOP.

El Clirato de Magnesia Granular efervescente Bishop es el mejor refrescante que se conoce. Puede tomarse todo el año. Delicioso como bebida matutina, obra con suavidad en el estómago e intestinos.

Inventado en 1857 por Alfred Bishop, es insustituible por ser el único preparado puro entre los de su clase. Exigir en los frascos el nombre y seña de Alfred Bishop, Id., 25 Spelman Street, London.

¡ÉXITO! ¡ÉXITO! ¡ÉXITO!

DE

Las Maravillas de España

La descripción gráfica más lujosa y completa de la España artística y monumental.

5 ÁLBUMS PUBLICADOS MADRID, SAN SEBASTIÁN, BARCELONA, VALENCIA Y LA COSTA DE LEYANTE ACABA DE PUBLICARSE GALICIA Y ASTURIAS VIGO, PONTEVEDRA, ORENSE, LUGO, OVIEDO, GIJÓN

De venta en todas las Librerías y en la CASA EDITORIAL BAILLY-BAILLIÉRE, Núñez de Balboa, 21, y plaza de Santa Ana, N. MADRID. Tel. 6 90.

PRECIO: MADRID, 3 ptas. PROVINCIAS, 2,50 ptas. cada álbum.