

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

Redacción y Administración: Palleros, 3, entre dcha.-Tel. 2.031.

Madrid, Miércoles 14 de Febrero de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.767

## La balanza de la guerra

En los pronósticos y cálculo de probabilidades respecto a la guerra y tocante a la paz entran diversidad de factores, que cada cual baraja a su gusto; pero que apreciados imparcial, serena y desapasionadamente permiten dar a cada elemento su verdadera y genuina importancia.

Es natural que los aliados, a quienes la ruda necesidad ha servido de maestra, acumulen recursos para no ser arrollados por la impetuosa y desahogada campaña de la Alemania germánica, como es igualmente lógico que los Imperios centrales quieran cotizar sus éxitos militares. Todo ello tanto para la paz futura como para la cesación próxima de la guerra tiene gran valor.

La situación de ambos beligerantes es desigual, sus fuerzas no están equilibradas, están desproporcionadas en los dos aspectos de la contienda: en el militar y en el marítimo; y esa desigualdad, que no tiene ahora la misma expresión táctica ni estratégica de cuando se rompieron las hostilidades, ha experimentado grandes vicisitudes durante la campaña, que han determinado los cambios y modificaciones en la respectiva potencialidad.

Al comienzo de la guerra, los Imperios centrales llevaban una inmensa ventaja, que era el resultado de su superioridad incontestable, fruto de su admirable organización y de su esmerada preparación. Tan enorme era esa superioridad, que en todas partes se consideró que el objetivo o finalidad de la campaña podrían realizarlo dichos Imperios en un período rápido, si no de quince días, como con notoria exageración afirmaban algunos, a lo menos en un plazo de muy pocos meses.

El error inicial de violar la neutralidad belga fué seguido del fracaso del Marne, y desde entonces el objetivo austroalemán quebró por la base. Esos contratiempos fueron suficientes para que los aliados pudieran compensar su falta de organización y preparación con esfuerzos extraordinarios, que les han permitido neutralizar la ventaja inicial de los Imperios centrales.

El bloqueo marítimo, rápidamente establecido por Inglaterra, y cuyo primer resultado fué inmovilizar la escuadra germánica, fué el segundo tropiezo o fracaso teutónico, porque si Alemania, en vez de atender preferentemente a arrollar a los aliados en el Occidente francés, se hubiera adelantado a la Gran Bretaña en el aspecto naval, asegurando la libertad de movimientos de su potente escuadra, no hubieran podido los ingleses desbaratar primero y destruir completamente después el comercio marítimo alemán.

A partir de ese momento, la inferioridad de los aliados fué modificada, y pudo aspirar a igualarse con la potencialidad germánica, y ésta empezó a decrecer en provecho de sus adversarios, que definitivamente establecieron su superioridad respecto a los Imperios centrales, desde el momento en que arrebataron a Alemania sus colonias, hecho que es decisivo para el resultado final de la contienda y que no es posible contrarrestar.

Por ahí es por donde les viene la muerte, como se suele decir, a los Imperios centrales. Es perfectamente explicable que éstos quisieran cotizar para las estipulaciones de la paz sus éxitos militares, tales como la ocupación de Bélgica, de una gran parte de Francia, de Serbia, de Rumania, etc.; pero todo eso sirve de poco si se considera el quebranto económico y financiero que representa para el Imperio alemán el embotellamiento de su escuadra, la clausura de todos sus grandes puertos comerciales, la total destrucción de su comercio y de su tráfico marítimo y la pérdida de sus colonias que constituían un gran emporio.

Si el bloqueo submarino y la violencia de los torpederos fuesen eficaces, no harían sino prolongar algo más el estado de guerra; pero no alterarían esencialmente el resultado final de la campaña. Esto es lo que el atento y minucioso examen de las vicisitudes de la guerra puede pronosticar sin riesgo a errores esenciales tocante a las negociaciones para la paz.

Todo hace creer que ésta se estipulará, cuando se estipule, del lado de las conveniencias de la Entente, y contrariando, naturalmente, los deseos y aspiraciones de los Imperios centrales; y ello será probablemente así, porque éstos, que pesaban al comienzo de la guerra la superioridad táctica y estratégica, la han perdido por las vicisitudes de la campaña, que ha hecho pasar esa superioridad a los aliados.

## La construcción naval

Fomento de la Marina yanqui.

La Prensa americana da a conocer algunos detalles en extremo interesantes, referentes a los cruceros y acorazados que van a construirse con arreglo al último programa aprobado por las Cámaras americanas.

Tendrán los primeros, según los informes indicados, 34.800 toneladas de desplazamiento, velocidad 35 millas, eslora 350 pies, manga 91. El armamento consistirá en 10 cañones de 14 pulgadas, ocho tubos de lanzar, 18 cañones de cinco pulgadas y cuatro de tres pulgadas para defensa contra ataques de naves aéreas.

Un rasgo completamente nuevo de estos buques, desconocido, desde luego, en todas las unidades actuales de gran potencia militar, es la instalación completa de todo lo necesario al manejo y lanzamiento de hidroplanos de mayor tamaño que todos los experimentados hasta la fecha.

Los acorazados correspondientes al año 1916, de cuya construcción se encargan los astilleros New-Port News y New York, Shipbuilding Company, serán de estructura igual a los acorazados «California» y «Tennessee», actualmente en construcción. Su armamento principal será de ocho piezas de 16 pulgadas. Su desplazamiento de 2.500 toneladas.

El coste de cada unidad se estima en 18 millones de dólares. En el proyecto de los acorazados, cuya construcción empezará en el año 1918, se dice, al parecer, con carácter autorizado, que su desplazamiento llegará a la cifra de 40.000 toneladas con armamento de 12 piezas de 16 pulgadas y velocidad entre 23 y 24 millas.

La propulsión será turbo-eléctrica. Resumen: Que los Estados Unidos van por el camino de constituirse en la primera Potencia naval del mundo.

El tonelaje construido durante la guerra. De la *Reforme Economique* copiamos los datos siguientes, relativos al tonelaje construido durante los años de 1915 y 1916.

	1915	1916
Inglaterra...	517.649.336	412.582.305
Holanda...	390.217.592	300.211.693
Estados Unidos...	127.270.124	178.564.813
Japón...	127.9.213	250.246.234
Noruega...	86.64.477	70.44.912
China...	50.8.173	38.7.802
Alemania...	46.179.804	20.81.950
Dinamarca...	40.51.361	30.87.150
Suecia...	33.25.027	35.49.000
Francia...	32.41.438	10.39.457
Rusia...	13.792	»
España...	7.14.306	10.11.171
Italia...	4.20.230	30.60.472
TOTALES...	1.472.1.641.073	1.383.1.918.099

## El bloqueo y los neutrales

Entre los Gabinetes de Berlín y Washington. Cambio de notas.

Washington, 14.—Acaba de publicarse la siguiente comunicación oficial: «El ministro suizo ha presentado por escrito al secretario de Estado una comunicación concebida en los siguientes términos:

El Gobierno alemán ha rogado al Gobierno suizo transmita al de los Estados Unidos que tanto ahora como antes está dispuesto, oficial u oficiosamente, a negociar con los Estados Unidos con tal de que no se rompa por este hecho el bloqueo de la Gran Bretaña.»

Este memorándum fué examinado inmediatamente, y hoy mismo se ha enviado la siguiente contestación:

«El presidente me ruega que comunique a usted, en contestación al memorándum que ha tenido la amabilidad de enviarme, que el Gobierno de los Estados Unidos tendría verdadera satisfacción en discutir con el Gobierno alemán sobre todas las cuestiones que éste quiera proponer como base de decisión, siempre que retire su proclama del 31 de Enero, en la cual, de repente y sin ninguna notificación previa, ha anulado las seguridades que había ofrecido al Gobierno de los Estados Unidos el día 4 de Mayo último.»

Pero el Gobierno de los Estados Unidos no cree poder entrar en ninguna negociación con el Gobierno alemán concerniente a la guerra submarina contra los neutrales, a menos que el Gobierno alemán renueve las seguridades que dió el día 4 de Mayo pasado y obre conforme a ellas.»

Rumores desmentidos.

Berna, 14.—En vista del fracaso de las nuevas negociaciones alemanas, el Gobierno de Berlín ha hecho publicar la noticia siguiente: «Los rumores de que el Gobierno alemán había hecho llegar al de los Estados Unidos

una Nota en la cual se brindaban ciertas proposiciones con el fin de evitar la guerra, son completamente erróneos.»

Alemania, España y la América del Sur. París, 14.—El periódico *Ultimas Noticias*, de Munich, publica un despacho de Berlín diciendo que la protesta de España ha originado en los Centros oficiales gran impresión, y que la Prensa alemana comenta la Nota de Madrid, diciendo que el tono enérgico en que está redactada contrasta con el carácter conciliador de la Nota de los demás neutrales, aunque confiando todos los periódicos en que no se entibiarán por ello las relaciones germano-españolas.

El *Berliner Tageblatt* dice que las relaciones de Alemania y América del Sur se entran por momentos, y que la situación no es muy halagüeña para Alemania a este respecto.

Noticia prematura. Londres, 14.—En los Centros diplomáticos se considera prematura la noticia de la ruptura de China con Alemania.

El Gobierno chino esperará algunos días para saber si Alemania tiene o no en cuenta sus advertencias.

En caso de negativa, es casi seguro que se romperán las relaciones.

China rompe con Alemania.

París, 14.—Telegrafían de Shanghai al *Morning Post* que los periódicos anuncian que los miembros del Gabinete y los jefes de partidos celebraron una conferencia en Pekín, en la que acordaron romper las relaciones diplomáticas con Alemania.

En su consecuencia, el embajador alemán recibirá sus pasaportes y marchará el sábado.

Un premio de medio millón.

París, 14.—Andrés Lefevre ha presentado en la Cámara de Diputados un proyecto de ley invitando al Gobierno a que tome las necesarias disposiciones a fin de conceder la prima de medio millón a la tripulación de cualquier navío francés, aliado o neutral, que al ser atacado por un submarino, lo destruya.

## Detentación de la navegación libre

¿Quién detenta la libertad de los mares? Porque de que no existe semejante libertad están todos conformes. Pero lo que sucede es que unos a otros, entre ambos beligerantes, se echan la culpa o se arrojan la pelota de la responsabilidad de semejante detentación.

En todo esto lo que se observa es que ya sea de un modo tácito o explícitamente se empieza a reconocer que la fuerza marítima es el elemento más importante en la actual contienda europea.

Tanto para impedir como para garantizar la navegación libre, hace falta tener un gran poder naval. ¿De qué arranca si no la importancia que se concede en uno y otro campo beligerante a la eventualidad de que los Estados Unidos, rompiendo las hostilidades con Alemania, se vayan directamente a la guerra para pelear al lado de los aliados?

Pues sencillamente: por el gran poder naval que puede aportar a la Entente y que ha de repercutir en perjuicio de los Imperios centrales.

Ante las protestas unánimes de los países neutrales contra la implantación del bloqueo submarino, que, aun cuando no lo sea, parece una prohibición absoluta para navegar libremente, los alemanes alegan que de ese modo responden al bloqueo establecido por la Gran Bretaña, que reduce a su más mínima expresión los recursos de toda especie del pueblo germánico; pero se advierte al mismo tiempo que éste no quiere reconocer que el tráfico marítimo mundial esté interceptado con Alemania por la exclusiva voluntad de Inglaterra.

Hay, pues, una débil esperanza de que ni por una ni por otra parte la libertad de los mares quede por completo detentada. Nada tiene de extraño que existan tales criterios, pues tanto Inglaterra como Alemania no se bastan a sí mismas para restablecer la normalidad de sus aprovisionamientos de toda clase, ya en productos industriales y del suelo, ya en subsistencias, manufacturas, etc., etc.

Lo que ocurre es que ni uno ni otro de los beligerantes creyó que la guerra iba a durar tanto, ni que la tenacidad del adversario sería tan resistente; y ahora la fuerza misma de los hechos les advierte de los graves inconvenientes que la detentación de la libertad de los mares les acarrea a sí propios, y para quedar en disponibilidad de rectificar sus procedimientos absorbentes, principian por sincerarse ante las naciones neutrales, rechazando la responsabilidad completa o relativa a que pueda corresponderles.

Tanto por la derecha como por la izquierda la responsabilidad en que la navegación está interrumpida es patente; lo que sucede es que

la Gran Bretaña ha procurado hacer las cosas con miras a las prescripciones del Derecho de gentes, absteniéndose de alardear de terrorismo, y procurando que aparezca que sus detenciones a la navegación libre no implicaban ni la pérdida o hundimiento de las naves mercantes ni la pérdida de vidas; y este es un punto gallardo diametralmente opuesto al adoptado por los Imperios centrales, quienes han procurado asustar, y lo han conseguido, a los países neutrales, que solamente se arriesgan a navegar en las zonas declaradas peligrosas por el bloqueo submarino cuando tienen guardadas las espaldas, es decir, cuando pueden ir patrulladas por buques de guerra o llevar sus barcos mercantes el necesario armamento para defenderse de los ataques de los submarinos teutónicos.

Se ha dicho que los norteamericanos, para comprobar si Alemania respeta sus prescripciones de mantener el derecho a la navegación libre, han reparado dos expediciones mercantes, que se aventurarán en las zonas peligrosas o vedadas, corriendo, naturalmente, el riesgo de semejante navegación. Es poco probable que se confirme semejante rumor; pero no cabe duda de que si los submarinos alemanes cumplen rigurosamente su bloqueo submarino y echan a pique algún barco norteamericano, con pérdida de vidas y haciendas, la guerra con Alemania sobrevendrá por parte de los Estados Unidos, y quedará patente en tal caso que la libertad de los mares está detentada por el Imperio alemán, puesto que los Estados Unidos, siendo cierto o no siéndolo el indicado rumor, no tienen respecto a la Gran Bretaña tales ni aproximados resquemores.

Nadie teme que Inglaterra torpedee sin previo aviso a ninguna clase de embarcación neutral, ni, por consiguiente, que exist la más leve contingencia de que por causa de la Gran Bretaña pierda la vida ningún súbdito neutral. ¿Qué quiere decir eso? Quiere decir que a nadie se le pasa por la imaginación que la libertad de los mares esté detentada por la Gran Bretaña.

Aquí lo que salta a la vista es la cuestión de procedimiento. El método alemán, siendo más absoluto e intransigente, es quizás el menos eficaz; el método británico, siendo más dúctil y más maleable, por decirlo así, es desde luego el más efectivo. Pero de una manera o de otra, para las naciones neutrales es indiscutible que la libertad de los mares está detentada.

## La venta de barcos

Bilbao, 13.—En el tren rápido marcharon a Madrid los navieros Sres. Sota, Garteiz y Urquijo, para tratar con el Gobierno, en representación de todos los armadores bilbaínos, el asunto de la venta de barcos.

La mayoría de estos navieros entienden que debe ser enajenada la mitad de la flota, vendiéndose los buques menores de 3.000 toneladas, que hacían el transporte de carbón y mineral entre Inglaterra y España, y conservándose en la matrícula de Bilbao los de mayor tonelaje, que se dedicarían a la navegación transatlántica.

## INFORMACION DE MARINA

Resoluciones de personal.

Destinos.—Se nombra segundo comandante del crucero «Cataluña» al capitán de fragata D. Fernando Bruquetas.

Idem segundo jefe de Estado Mayor de la Jurisdicción de Marina en la corte al capitán de fragata D. Eugenio Montero y Requena.

Idem ayudante interino de la Comandancia de Marina de Las Palmas al capitán de Infantería de Marina (E. R. D.) D. Manuel Sierra González.

Se destina, en comisión, a la compañía de ordenanzas de Infantería de Marina a los segundos tenientes de Infantería D. Agustín Martínez Luque y D. Eduardo Cañizares Navarro.

Idem íd. al primer batallón del primer regimiento de Infantería de Marina al segundo teniente de Infantería D. Joaquín Pery Lasaga.

Bajas.—Se dispone, por retiro, la del segundo contramaestre de puerto D. Eugenio Martínez.

Ascensos.—Se promueve a sus inmediatos empleos al segundo maquinista D. Salvador Gelos y al tercero D. Juan Gallana.

Licencias.—Se concede, por enfermo, al capitán de Infantería de Marina D. Arsenio Díaz y Arias Salgado.

Idem íd. al contador de navío D. Romualdo Casal.

Idem íd. al ídem D. Manuel Fernández Ros.

Se aprueba anticipo de licencia al contador de navío D. Manuel Cubeiro.

Una subasta. El día 22 del actual se celebrará la segunda subasta para contratar los servicios de carbón y conducción de este combustible a los buques en el arsenal de El Ferrol, durante el corriente año.

## LOS SUBMARINOS ALEMANES Medidas contra su acción

Noticias de periódicos franceses estiman en 150 el número de sumergibles alemanes que hoy existen en servicio, cifra que concuerda con otros datos de que ya nos hicimos cargo.

Hay tres tipos de esa clase de buques. Unos, que forman la serie U, desplazan de 600 a 1.200 toneladas, marchan 15 a 17 millas en la superficie y 12 en inmersión, llevando una pieza de 10,2 centímetros y cinco tubos lanzatorpedos.

Hay en dicha serie diversas variantes, teniendo algunos piezas de 15 y poder para sumergirse hasta 50 metros de profundidad, resultando invisibles para los aviones. Se calcula que serán 130.

Otros más pequeños constituyen la serie «U B», con un desplazamiento de 130 a 150 toneladas. Su marcha bajo el agua no pasa de ocho nudos, y su armamento consta de un tubo lanzatorpedos, sin artillería alguna. Su número es próximamente 50.

El tercer tipo, serie «U C», se destina a colocar minas, y habrá de ellos unos 20.

La suma total arroja 200; pero con las pérdidas sufridas es prudente atenerse a los 150 mencionados, de los cuales más de 100 podrán ser utilizados para el bloqueo.

Los efectos destructores observados en estos días son más pequeños que los obtenidos en la primera decena del mes.

Esto era de esperar, y ya lo dijimos en otro artículo. A ello contribuyen dos causas: ser menos fáciles las sorpresas y haber empezado a sentirse las medidas preventivas del Almirantazgo inglés.

Sobre ellas se guarda una reserva impenetrable, que es muy natural; pero Lord Lytton y Lord Curzon, contestando a su compañero Beresford, afirman que debe tenerse confianza en dichas precauciones que estaban satisfechos de los resultados conseguidos.

«Muchos submarinos—dijo el segundo—no volverán jamás a Alemania; y el mejor medio de precaverse contra ellos es su destrucción.» A esto no hay nada que objetar, porque es de una evidencia meridiana.

Dado el número de sumergibles que poseía el Imperio al comenzar la guerra, que no pasaba de treinta, es verdaderamente sombrero el esfuerzo industrial que representa haber llegado a 207, lo que supone terminar seis meses; aparte de las pérdidas sufridas, cuya cantidad exacta no se conoce.

Nuestra opinión sobre los efectos del tantas veces nombrado bloqueo se afirma cada vez más.

Cortar la navegación es un imposible; dificultarla y hacerla muy costosa se logrará, sin duda alguna.

Cualquiera que sean las bajas sufridas por esos modernos aparatos, cada uno se llevará por delante muchas más toneladas de lo que su valor representa; y el sacrificio de vidas será mayor en los ataques que en los agresores.

Es una lucha muy desigual, y en mares abiertos es donde solamente podrán evitar sus ataques los buques de superficie, navegando a grandes velocidades y utilizando sus piezas en cuanto observen la menor novedad.

Acaba de verse frente a Bayona que las baterías de tierra lanzaron sus granadas sobre el submarino que se acercó a la desembocadura del Adour, y que una de ellas dió en el sitio en que se encontraba aquél cuando se sumergió. Unos segundos más a flote, y hubiese sido echado a pique.

Es una táctica de observación constante que hará penosísimos los viajes comerciales, que impondrá mucho a las tripulaciones, que reclamarán precios inusitados por sus servicios.

La experiencia de medio mes es demasiado corta para adelantar ideas. Ya veremos lo que da de sí esta quincena, y lo que se puede decir al comenzar Marzo, el ventoso.



MISCELANEA TELEGRAFICA

**Las lluvias.**—Sin depósitos ni estaciones de telegrafía sin hilos.

Cádiz, 14.—La lluvia torrencial que cae en toda la provincia ha aumentado la grave situación de la clase obrera, causando el hambre en los pueblos.

El mar, agitado y impetuoso, paraliza el tráfico en esta bahía.

El gobernador civil, Sr. Sánchez Anido, comprobó que en las costas de esta provincia no existen depósitos de gasolina ni estaciones clandestinas de telegrafía sin hilos.

**El «Llovera».**—Otros buques.

Cádiz, 14.—Salíó por Tánger el vapor «Llovera» y volvió de arribada.

Entraron en el puerto un bergantín dinamarcado y una goleta noruega para cargar sal.

Procedente de Larache entró el vapor inglés «Wan Imus» para reparar averías.

Marchó para Barcelona el vapor «Montevideo», llegado procedente de Centro América.

Se espera mañana la llegada del vapor «Reina Victoria», procedente de Canarias, y el transporte «Lobo», procedente de Ferrol.

**Fiesta del árbol.**

Cádiz, 14.—En Puerto Real se celebró la Fiesta del árbol, concurriendo 800 alumnos de las escuelas, que cantaron un himno a la bandera.

El Ayuntamiento ha obsequiado a las autoridades. Presidió el acto el alcalde, D. Juan Diego Gómez Ojeda, el cual ha elogiado en su discurso las mejoras que se realizan. Asistieron una banda de música y centenares de familias.

Fueron plantados algunos centenares de árboles de diversas clases.

**Salida de naufragos.**

Biñoz, 14.—Salieron ayer para Vigo los naufragos de la barca peruana «Norton», hundida por un submarino alemán en aguas de Santander.

En Vigo esperan hallar buque para trasladarse al puerto del Callao.

En el expreso de Madrid llegaron ayer tres marinos noruegos.

Procedían de la tripulación de uno de los barcos de dicho país, últimamente hundido por submarinos alemanes.

Les recibió en la estación el cónsul de Noruega, que les proporcionó alojamiento.

ACUERDOS IMPORTANTES

LOS TRANSPORTES FERROVIARIOS

En el despacho del ministro de Fomento tuvo lugar anoche la reunión extraordinaria del Comité de Transportes terrestres, bajo la presidencia del Sr. Gasset.

A la reunión asistieron los directores generales de Obras públicas y Comercio; los directores de las Compañías de ferrocarriles señores Boix, Peironcely, Levy y Montagú; los ingenieros jefes de la primera, segunda y tercera división de ferrocarriles, y los jefes de negocio.

Cerca de las once de la noche terminó la reunión.

El Sr. Gasset facilitó la siguiente referencia: «He reunido la Junta a esta hora por serme de todo punto imposible reunirla por la mañana, en que tengo que atender al despacho, y por la tarde, por tener que asistir a las Cortes, donde el proyecto de ferrocarriles secundarios reclama mi atención.

La cuestión de los transportes se ha recrudecido y agravado a consecuencia del conflicto europeo, y especialmente en estos últimos días, por la campaña submarina, que nos trae aparejado un enorme aumento en el precio del carbón, hasta el extremo de que, según el representante de los navieros del Mediterráneo, Sr. Domíne, que me visitó esta mañana, el precio de la tonelada de carbón, que hace quince días era el de 110 pesetas, hoy vale 175 pesetas.

Todo ello ha dado como resultado mayores dificultades en el tráfico, tanto terrestre como marítimo, por el encarecimiento del citado artículo.

Por esta causa he convocado a reunión extraordinaria al Comité de Transportes, para prevenir futuras contingencias.

Hemos acordado fusionar el mayor número de trenes de viajeros posible; así, pues, en las líneas donde hay cuatro o seis trenes con idéntico objeto, los reduciremos a la mitad, sin desatender, sin embargo, las necesidades de este tráfico. En las líneas donde circulan seis rápidos o expresos, dejaremos cuatro o tres. Lo mismo haremos con los trenes tranvías y análogos.

De esta manera dispondremos de esas máquinas, destinándolas al transporte de mercancías, aumentando todo lo posible el tráfico comercial.

Tropezamos también con un inconveniente gravísimo, y es que la falta de vagones se siente también en Francia, no pudiendo hacerse el transbordo de las mercancías allí destinadas.

La Prensa parisina hace grandes elogios del éxito obtenido por la citada artista en la Opera Cómica, representando *Madame Butterfly*.

Se espera la llegada de los afamados tenores Calleja y De Giovanni, que vienen a reforzar el selecto cuadro de la compañía.

Al efecto de evitar esto, se han establecido cerca del Gobierno de Francia gestiones para que se designe un representante que, de acuerdo con otro nuestro resuelva todos los incidentes que se puedan suscitar en la frontera.

De acuerdo ambos, por frase saber el número de unidades que se pueden enviar cada mes, y así no se dará el caso actual de tener tan enorme cantidad de vagones parados.

También he forzado a la Compañía del Norte para la adquisición de máquinas. Hasta ahora tenían contratadas 15 con los Estados Unidos, y ese número, a mi requerimiento, se aumenta a 40, lo que significa un gasto de más de once millones de pesetas.

Pero como el pedido se tardará en servir varios meses, previniendo las contingencias en este plazo, he pedido se activen a toda costa las obras de reparación, habilitando horas extraordinarias, con jornales también extraordinarios, aumentando cuantos obreros sea preciso.

Tropezamos por otro lado con que la congestión de vagones no sólo la tenemos en la frontera, sino que ocurre igual en otras estaciones como Zaragoza, Sabidell, Tarrasa, Manresa y otras.

A fin de resolver esto, he envía lo al inspector Sr. Maesa a Zaragoza, para que se ponga al habla con el gobernador y el capitán general, para ver el medio de descargar las mercancías, logrando librar aquí los muelles, que están materialmente abarrotados, pues se da el caso que se ponen a la descarga 150 vagones y sólo se descargan 80 ó 90, y esto no puede seguir.

Como ven ustedes, adoptamos las medidas posibles. Cuando estabamos esperando de ir resolviendo los conflictos habienáo llegado a enviar por cabotaje desde Asturias al litoral más de 6.000 toneladas de carbón, terminada la campaña remolquera, el encarecimiento del carbón nos plantea nuevos problemas; pero espero poder orillar en lo que cabe estas dificultades, trabajando noche y día para encontrar algún medio que aumente en lo posible el tráfico.»

Notas parlamentarias

**Nombramiento de Comisiones.**

En la reunión de secciones del Congreso, fueron elegidas las siguientes Comisiones:

Proyecto de ley autorizando al ministro de Hacienda para destinar parte del terreno que el Estado tiene en la Moncloa a la construcción de una Facultad de Medicina con su Hospital Clínico: Sres. Castrovido, López Ballesteros, Alesanco, Santa Engracia, Ballbé, D'Angelo y Sáiz de Carlos.

Proyecto de ley sobre regulación de precios en las contratas de obras públicas: Sres. Soto Reguera, marqués de Villanueva y Geltrú, Villanueva Labayen, Senra, Zorita, Barber y Giner de los Ríos.

**Proposición de ley.**

El diputado Sr. Gascón y Marín ha presentado al Congreso una proposición de ley regulando la interposición de recursos contencioso-administrativos contra los acuerdos de las Corporaciones locales y de nulidad contra los de la Administración local.

**Una enmienda del Sr. García Molinas.**

El senador Sr. García Molinas ha presentado una enmienda, que ya ha aceptado la Comisión, a fin de que sean comprendidos en los beneficios de la ley de Protección a las industrias los dueños de hoteles, para el fomento de protección del turismo en España.

**El anticipo a la Prensa.**

Ha sido presentada a la Mesa del Congreso una proposición reproduciendo el decreto de Septiembre último, por el que se concedió a la Prensa un anticipo reintegrable para pagar el exceso del precio del papel.

Firman dicha proposición, por los ministeriales, el vicepresidente del Congreso Sr. Aura Boronat y el Sr. Sánchez Ocaña; por los conservadores, el Sr. Sánchez Guerra; por los republicanos, el Sr. Lerroux; por los tradicionalistas e integristas, el Sr. Domínguez Arévalo, y por los reformistas, D. Melquiades Alvarez.

Los regionalistas han hecho constar que, aunque por detalles del procedimiento no constan sus firmas, están dispuestos a dar su aprobación a dicho proyecto.

Espérase que teniendo el apoyo de todas las representaciones de la Cámara no encontrará esta proposición dificultad alguna y será autorizada su lectura por las secciones.

Teatro Real

Ha llegado a Madrid para debutar inmediatamente la aplaudida diva Rosina Storchio, tan popular entre nuestros dilettanti.

La señorita Storchio se presentará al público madrileño con la ópera *Manon*, en compañía de Schipa y de Crabbé, esperando que con este reparto el debut de Rosina Storchio sea un acontecimiento artístico.

La Storchio se ha hecho confectionar por uno de los mejores modistos de París toaletas especiales para lucirlas en la ópera *Manon*.

La Prensa parisina hace grandes elogios del éxito obtenido por la citada artista en la Opera Cómica, representando *Madame Butterfly*.

Se espera la llegada de los afamados tenores Calleja y De Giovanni, que vienen a reforzar el selecto cuadro de la compañía.

EN EL CONTINENTE  
La guerra europea

Las operaciones en Francia

**Combates de artillería.**—Intentos malogrados.

Berlín, 14.—Durante el día una intensa niebla disminuyó mucho la actividad de los combatientes en casi todo el frente.

En el sector del Somme revivió el combate de artillería por la tarde, y duró de noche, con una intensidad variable, sobre todo en el bosque de Saint-Pierre Vaas y Peronne, en donde fué especialmente fuerte.

Entre Ypres y Arras se malograron numerosos avances de destacamentos exploradores enemigos.

**Incursión de trincheras en Reims.**

París, 14.—Entre el Oise y el Aisne hemos ejecutado tiros de destrucción contra las organizaciones alemanas de la región de Quenneviers.

En el Noreste de Reims uno de nuestros destacamentos hizo una incursión en las trincheras adversarias y capturó unos 15 prisioneros, entre ellos dos suboficiales.

Lucha de artillería bastante viva en los sectores de Malson de Champagne y Tour de París e intermitente en el resto de la línea.

**Progreso en el Ancre.**—Polvorina volada.

Londres, 13.—Añoche, y a consecuencia de una pequeña operación emprendida en un frente reducido, hicimos nuevos progresos al Norte del Ancre, cerca del camino de Beauveault a Puisieux, ocupando sin dificultad 600 yardas de trincheras enemigas. Hicimos unos cuantos prisioneros.

El enemigo atacó a primera hora de la noche nuestras nuevas posiciones al Sur de la colina de Serre; pero fué cogido por el fuego de contención de nuestra artillería y por el de nuestras ametralladoras, y rechazado fácilmente.

Nuestras patrullas penetraron durante la noche en las líneas enemigas por diversos puntos; uno de nuestros destacamentos voló al Sudoeste de Armentieres un polvorín enemigo, haciendo algunos prisioneros.

Las operaciones en Rusia

**Ataques rechazados.** Paso del Dniester por un destacamento alemán.

Petrogrado, 14.—En la región de Borovoy-myn, Noreste de Smorgon, nuestros exploradores, después de cortar las alambradas enemigas, sin ser observados, atacaron un puesto de campaña, apoderándose de una ametralladora.

El enemigo, en número de un batallón, atacó el sector Norte de Mikhailovka, a diez verstas al Norte del poblado de Kisse Dine, que estaba ocupado por dos compañías nuestras.

En uno de los puntos atacados, una compañía enemiga fué rechazada, pero en el flanco izquierdo la otra compañía logró penetrar en nuestras trincheras.

Con el apoyo de refuerzos fué rechazado el enemigo, y la situación quedó restablecida.

Al Sur de Galite el enemigo, en número de unas cuatro compañías, atravesó el Dniester por el hielo y atacó nuestros puestos de campaña, y a pesar del violento fuego de contención, logró el adversario hacer retroceder a nuestros puestos de campaña, restableciéndose la situación también por nuestro contraataque.

**Exploradores en posiciones rusas.**

Berlín, 14.—Frente de Ejército del príncipe Leopoldo de Baviera.—Al Sur del lago de Driswaty algunos destacamentos de exploradores penetraron en las posiciones rusas; volviendo con 90 prisioneros y una ametralladora.

Al Oeste de Luck algunos avances de exploradores y explosiones de minas, verificados por los rusos, no tuvieron éxito.

En Zwyzyn, a orillas del Sereth superior, rechazamos el ataque, dos veces repetido, de varios batallones rusos.

Frente de ejército del archiduque José.—Al Sur de la carretera de Velepuna nuestras tropas tomaron por asalto un punto de apoyo ruso fuertemente defendido. Cogimos tres oficiales y 168 soldados, además de tres ametralladoras y utensilios de campaña.

Entre los valles de Uz y de Putna hubo abundantes combates de artillería y de vanguardias.

Las operaciones en Italia

**Actividad aérea.**—Los italianos bombardean Pola y los austríacos Brindisi.

Roma, 14.—El día 11 un grupo de nuestros hidroaviones realizó una incursión sobre la plaza de Pola, arrojando con resultados viablemente eficaces bombas explosivas e incendiarias sobre el arsenal y los navios.

Todos nuestros aparatos regresaron indemnes a sus bases.

En la mañana de ayer una escuadrilla de aviones enemigos efectuó una incursión aérea sobre Brindisi arrojando algunas bombas que alcanzaron una casa particular y el tren sanitario núm. 45.

Resultaron heridos dos paisanos y seis militares de la primera compañía de Sanidad de Torino. Dos de estos últimos están graves.

**Los alemanes toman una posición, haciendo prisioneros.**

Berlín, 4.—En el arco de Cerna y después de una eficaz preparación de artillería, nuestras tropas atacaron una posición de altura enemiga, al Este de Paralovo, tomándola por asalto, y apoderándose de algunos campamentos, situados a espaldas del frente. Nuestras bajas fueron insignificantes.

Apresamos dos oficiales y 90 soldados italianos, además de cinco ametralladoras y dos lanzaminas.

En los Balkanes

**Un éxito alemán en Paralovo.**

Berlín, 14.—En el arco del Czerna y después de una eficaz preparación de artillería, nuestras tropas atacaron una posición de altura enemiga al Este de Paralovo, tomándola por asalto y apoderándose de algunos campamentos situados a espaldas del frente.

Nuestras bajas fueron insignificantes.

Apresamos dos oficiales y 90 soldados italianos, además de cinco ametralladoras y dos lanzaminas.

Al margen de la guerra

**Las bajas alemanas.**

París, 14.—Las listas oficiales de bajas alemanas publicadas en Enero último contienen las cifras siguientes: Muertos, 21.846; heridos, 50.692, y desaparecidos, 15.513.

El total de pérdidas alemanas desde Agosto de 1914 hasta 31 de Diciembre de 1917, según las listas oficiales, es el siguiente: Muertos, 1.002.661; heridos, 2.561.096, y desaparecidos, 560.627, o sea un total general de 4.124.384 bajas.

Dos fábricas de municiones destruidas.—Numerosas víctimas.

Stokolmo, 14.—Según noticias de Berlín, la semana pasada ocurrió una terrible explosión en Quickborn, cerca de Hamburgo, quedando destruidas las dos grandes fábricas de municiones de Thorn y Gluckauf.

Además de numerosos heridos, la catástrofe produjo la muerte a 63 personas.

La campaña submarina

**El cañoneo entre un submarino y las baterías de Bayona.**—Nuevos detalles.—El sumergible huye.

San Sebastián, 14.—El pescador José María Zamora, que a bordo del pesquero «Coireko-zarra» presenció el cañoneo cruzado entre un submarino alemán y las baterías de Bayona, cuenta lo ocurrido del siguiente modo: «Serían las cinco y media de la tarde cuando, de regreso de nuestras faenas de pesca, pasamos a cuatro millas de Deucon. Minutos después descubrimos como a una milla de nuestro barco un submarino de grandes dimensiones pintado de color gris plomo y que permanecía a flor de agua.

El sumergible hizo un rapidísimo viraje, enfilando tierra, y a una distancia de seis millas del puerto comenzó a hacer disparos sobre Bayona.

Los disparos fueron 18, y algunos de ellos cayeron dentro del puerto francés.

Minutos después de iniciarse el bombardeo las baterías de Bayona contestaron energicamente.

Los primeros tiros quedaron cortos; pero al cabo de muy poco tiempo los artilleros franceses afinaron la puntería y un proyectil pasó rozando al submarino.

Casi en el mismo instante el sumergible desapareció, y un segundo más tarde cayó una granada en el punto en que el barco alemán flotaba.

Los pescadores creen que el submarino trataba de torpedear a alguno de los numerosos barcos que en estos días entran y salen en el puerto francés.

EXPLICACION OFICIAL

País, 14.—El ministerio de Marina ha publicado el siguiente comunicado oficial: «Ayer, día 12, a las cinco de la tarde, un submarino enemigo apareció en la embocadura del Adour disparando seis cañonazos sobre la costa. Las piezas costeras abrieron inmediatamente fuego contra el buque enemigo, el cual se sumergió rápidamente al sonar el primer disparo de nuestros artilleros.

A consecuencia de los disparos han resultado heridas cinco personas, una de ellas gravemente.

Los daños materiales son insignificantes.»

**Rumores de un nuevo bombardeo.**

San Sebastián, 14.—Con insistencia corre el rumor de que un submarino alemán ha vuelto a bombardear esta mañana las fábricas de municiones de Bayona, produciendo desperfectos en los edificios.

También dicen que los proyectiles mataron a siete personas.

**Barco inglés torpedeado.**

Londres, 14.—Los periódicos dicen que el paquebote inglés «Africa», de la Compañía

Whitestar, ha sido torpedeado, y que parece ser que han perecido cinco marineros. Los desaparecidos son 17.

Buque español detenido.

Barcelona, 14.—Procedente de Gijón llegó el vapor español «Mallaño», con cargamento de carbón.

El capitán ha presentado en la Comandancia de Marina una declaración comunicando que durante su travesía, y a 26 millas del Cabo Peñas, apareció a estribor del buque un submarino que izaba la bandera alemana y le hizo señales para que se detuviera.

El «Mallaño» moderó su marcha, arriando un bote, en el que embarcó el primer oficial con la documentación del barco. El comandante del submarino examinó los documentos, y al cerciorarse de que el buque sólo efectuaba el comercio de cabotaje le permitió continuar su viaje, que realizó sin novedad.

FANTASIA O REALIDAD?

Edison contra los submarinos

Sabido es que desde que los submarinos comenzaron su obra destructora, todas las inteligencias de los países aliados, que pretendían dominar cuantas cuestiones se relacionan con este grave problema, se lanzaron a idear el método más apropiado para anular lo más rápidamente posible la obra que los Imperios centrales habían concebido. Primeramente se les ocurrió que las flotas de guerra vigilaran las rutas marítimas, toda vez que los submarinos no habían osado hacer frente a un buque acorazado; pero esta idea fué pronto desechada.

Al poco tiempo se pensó en Francia que las escuadrillas de aeroplanos podrían fácilmente escudriñar las aguas marinas, fundándose en que éstas son transparentes hasta una profundidad siempre superior a la que emplean los submarinos en su marcha, y al descubrir un sumergible podrían destruirlo con una lluvia de minas. Pero como para que este fenómeno de la transparencia se verificase es preciso que el mar esté tranquilo, y que la mirada del observador y el objeto observado estén en la misma vertical, la teoría no se llevó a la práctica.

Más tarde idearon los ingleses las famosas redes, que tampoco dieron resultado.

Sin embargo, ahora parece que los Estados Unidos van a proporcionar el medio de combatir la obra de los submarinos.

Un periodista norteamericano, que ha celebrado últimamente una entrevista con Edison, escribe en *The Daily Express* que el célebre sabio yanqui ha inventado un contrasubmarino de gran eficacia.

Afirma que con ese aparato se puede descubrir a los sumergibles, por muy ocultos que se hallen, y añade que Mr. Edison considera no hay obáculo alguno que impida revelar el secreto de ese invento grandioso a las Potencias aliadas.

INFORMACION DE GUERRA

**Supernumerario.**

Pasa a esta situación el teniente auditor de primera D. Vicente Navarro.

**Retiro.**

Se le concede por inútil al teniente coronel de Caballería D. Antonio Pinag, y baja por igual motivo al oficial primero de Intendencia D. Mariano Belsué.

**Vuelta a activo.**

Se le concede al comandante de Infantería D. Anatolio de Fuente.

**Reemplazo.**

Pasa a esta situación, por enfermo, el teniente coronel de Carabineros D. Paulo Plascencia, y voluntario al capitán de Infantería D. César Ruano.

**Profesorado.**

Se destina de ayudante de profesor a la Academia de Caballería al primer teniente D. Felipe Ramos, y se dispone que el capitán profesor de la de Artillería D. Luis Nevot continúe en comisión en dicho Centro hasta fin de curso.

Se destina a la Secretaría del Colegio de Huérfanos de Santiago al comandante de Caballería D. Mariano Aracil.

**Ayudante.**

Se nombra ayudante de campo del general de brigada D. Joaquín Reixa al capitán de Infantería D. Ildefonso Camacho.

**Gratificación.**

Se concede la de 1.500 pesetas anuales al comandante profesor del Colegio de Carabineros D. Hilario Comenge.

**Eliminación de escala.**

Se le concede de la de aspirantes a ingreso en Carabineros al primer teniente de Infantería D. Isidro González.

**Matrimonios.**

Se conceden Replés licencias para contraerlos a los primeros tenientes de Infantería don Pedro Martínez y D. Joaquín Romero.

**Ascenso.**

Asciende a comandante el capitán de la Escala de reserva de Ingenieros D. José Borrego.

**Licencia.**

Se conceden dos meses de licencia, por asuntos propios para Málaga, al subintendente de segunda D. Marcelo Rolán.



# Las Cortes

## SENADO

Sesión del día 14 de Febrero de 1917.  
Se abre a las cuatro menos cuarto, presidiendo el señor marqués de Alhucemas, y con asistencia del señor ministro de Hacienda en el banco azul.

**ORDEN DEL DÍA**  
Auxilio a las nuevas Industrias.

Se reanuda este debate, y el Sr. Rodríguez consume el tercer turno en contra.

Comienza preguntando si este proyecto puede discutirse con el detenimiento que su importancia exige.

El señor ministro de Hacienda manifiesta que no puede contestar concretamente a la pregunta.

Dice que el Gobierno tiene gran empeño en que se apruebe este proyecto, y que el Gobierno no se allana a que este proyecto quede sin aprobar.

El Sr. Rodríguez continúa diciendo que no comprende la urgencia que se da a este proyecto, y que estorbaba a otros cuya aprobación es inaplazable.

El señor ministro de Hacienda: Toda la responsabilidad que encierra este proyecto es mía absolutamente.

El Sr. Rodríguez: El interés de la defensa nacional ha sido pospuesto al deseo de favorecer determinadas industrias. Se va a aprobar un proyecto que va a costar de primer intento al Estado 400 millones de pesetas.

## CONGRESO

Sesión de 14 de Febrero de 1917.  
Preside el Sr. Villanueva, quien abre la sesión a las tres y media con escasa concurrencia de diputados y muy poco público en las tribunas.

En el banco azul, ningún ministro. Se aprueba el acta de la sesión anterior. El ministro de Gracia y Justicia, de uniforme, sube a la tribuna y lee un proyecto de Ley que para a las secciones para nombramiento de Comisión.

**RUEGOS Y PREGUNTAS**  
El Sr. Ballvé reproduce una proposición de Ley que tenía presentada en la legislatura anterior.

Los Sres. Ramos y Zumárraga formulan ruegos de interés local.

El Sr. Cobian habla de la incautación de los trigos en la provincia de Madrid, y protesta en nombre de los agricultores de esta provincia, y pide que antes se averigüe exactamente las existencias que hay.

Sin perjuicio de que el ministro de Hacienda recoja los ruegos del orador le contesta brevemente el ministro de la Gobernación.

Se lee una proposición de ley del Sr. Jorro pidiendo el restablecimiento de la Aduana en la Línea de la Concepción.

Como primer firmante la apoya brevemente; pero como no está en la Cámara el ministro de Hacienda la retira después de breves palabras del ministro de la Gobernación.

ció especial de billetes de ida y vuelta, re pacios reducidos, desde las principales estaciones comprendidas entre Valladolid y Madrid con destino a esta última.  
Dichos billetes se expenderán del 17 al 21 del actual, siendo valederos para regresar del 18 al 22 del mismo, todas estas fechas inclusive.

## Bolsa de Madrid

VALORES PUBLICOS	Día 12	Día 13
<b>4 por 100 perpetuo interior.</b>		
Serie F 50.000 ptas. nominales	72 75	74 00
» E 25.000 »	72 75	74 65
» D 12.500 »	73 00	73 90
» C 5.000 »	74 00	75 90
» B 2.500 »	77 05	76 00
» A 500 »	77 80	75 25
» G y H de 100 »	76 75	75 00
En diferentes series	00 00	03 00
Fin corriente	03 00	74 10
Fin próximo	00 00	00 00
<b>4 por 100 exterior estampillado</b>		
Serie F 24.000 ptas. nominales	82 85	81 50
» E 12.000 »	83 00	84 75
» D 6.000 »	85 25	83 00
» C 4.000 »	85 00	00 00
» B 2.000 »	85 00	83 50
» A 1.000 »	85 25	00 00
» G y H de 100 »	85 00	84 75
En diferentes series	00 00	84 75
<b>4 por 100 amortizable.</b>		
Serie E 25.000 ptas. nominales	00 00	87 00
» D 12.500 »	89 00	00 00
» C 5.000 »	80 00	00 00
» B 2.500 »	88 50	00 00
» A 500 »	88 00	86 50
En diferentes series	00 00	00 00
<b>8 por 100 amortizable.</b>		
Serie F 50.000 ptas. nominales	00 00	00 00
» E 25.000 »	00 00	97 65
» D 12.500 »	07 55	97 65
» C 5.000 »	98 25	98 00
» B 2.500 »	98 25	98 00
» A 500 »	99 00	98 50
En diferentes series	00 00	98 50
<b>Obligaciones del Tesoro 4 1/2 %</b>		
Serie A	101 15	101 00
» B	100 70	100 75
<b>Ayuntamiento de Madrid.</b>		
Resultas	91 50	00 00
Obligaciones 1868	00 00	00 00
Expropiación interior al 5 1/2 %	00 00	00 00
Cédulas del Ensanche	00 00	00 00
Villa Madrid 1908 Deudas (y obras)	00 00	00 00
Empréstito de 1914	92 75	00 00
<b>Bancos y Sociedades.</b>		
Cédulas hipotecarias al 5 por 100	165 00	103 50
Idem id. al 4 por 100	97 35	95 80
Acciones del Banco de España	446 00	443 00
Id. de la Comp. A. de Tabacos	00 00	276 00
Idem del Banco Hipotecario	000 00	000 00
Idem del Banco de Castilla	00 00	300 00
Idem del Banco americano	000 00	000 00
Idem del Español de Crédito	86 50	00 00
Idem del Río de la Plata	242 00	240 00
Idem del Central Mexicano	00 00	000 00
Azucareras preferentes	64 25	05 00
Idem ordinarias	00 00	00 00
Idem obligaciones	00 00	00 00
<b>Ferrocarriles.</b>		
M. a Z. y a Alicante (acciones)	350 00	344 00
Id. id. id. y Arizas obligaciones	000 00	000 00
Nortes (acciones)	352 00	000 00
Idem 1905 (obligaciones)	000 00	000 00
<b>Cambios sobre el extranjero</b>		
París, a la vista billete	80 50	80 75
Londra	22 36	22 71

## Créditos extraordinarios

Han sido leídos por el ministro de Hacienda en el Congreso los siguientes proyectos de ley:  
Autorizando al ministro de Hacienda para

subvenir en 1917 con un millón de pesetas a los gastos que ocasiona la implantación de la ley sobre nueva organización industrial de las minas de Almadén.

Idem para invertir en el año actual hasta 700.000 pesetas para construir un edificio con destino a oficinas provinciales de Hacienda en Madrid.

Concediendo al actual presupuesto de gastos de la Presidencia del Consejo un crédito extraordinario de 30 000 pesetas para costear el bronce invertido en la estatua que la villa de Alcoy se propone erigir al insigne patriota don José Canalejas y Méndez.

Idem al de Gracia y Justicia dos créditos extraordinarios: uno de 25.000 pesetas, a favor del cardenal arzobispo de Toledo, para ayudarle en los gastos de su elevación a la dignidad cardenalicia; y

Otro, de 20.000 pesetas, para viático de los cardenales arzobispos D. Victoriano Guisasaola, D. José Martín de Herrera, D. José María de Cos y D. Enrique Almaraz, que asistieron al Concilio para la elección de Su Santidad.

Idem a Fomento dos créditos: uno, de 631.617,19 pesetas, para pago de liquidaciones a los concesionarios de ferrocarriles secundarios; y

Otro, de 168.847 pesetas, para indemnizar al personal facultativo afecto a los servicios hidráulicos.

Idem de 89.107,56 pesetas a la sección décima para pago de obligaciones.

## NOTAS POLITICAS

**CONSEJO DE MINISTROS**  
Desde las diez y media hasta cerca de la una y media han estado reunidos los ministros en la Presidencia celebrando Consejo, preparatorio del que mañana jueves presidirá Su Majestad.

La referencia de este Consejo nos ha dado el conde de Romanones en tan breves palabras, que apenas si podemos concretar nada de lo que allí trataron los ministros.

Se ocuparon de la cuestión que tanto preocupa al Gobierno, o sea la de la falta de exportación de frutas y demás productos españoles, de la dificultad de transportes ferroviarios y marítimos, etc., etc.

Y no otra cosa dijo el jefe del Gobierno.

## FIRMA DEL REY

Su Majestad el Rey ha firmado los decretos siguientes:

**Gobernación.**  
Nombrando vocales de la Junta del Patronato del Real Dispensario Antituberculoso Victoria Eugenia a la señora doña María del Carmen Vaillant, condesa de Valmaseda, y doña Purificación Barranco y Caro.

Autorizando la aceptación por el Estado del solar cedido por el Ayuntamiento de Victoria para edificio de Correos y Telégrafos.

Concediendo franquicia postal a la Real Academia Española y a la Junta de Ampliación de estudios e investigaciones científicas.

Promoviendo al empleo de jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo de Correos a D. Vicente Ceballos Angulo.

Idem al empleo de jefe de Administración de tercera del Cuerpo de Correos a D. Adelardo Butrón Merino.

## CINEMATOGRAFO

Marca Imperator d'Ernemam nuevo, completo para proyecciones en teatros, se vende. Tiene objetivo Imperator, banco de hierro, pinterna, motor, arco, resistencia regulable, embobinador y dispositivo para proyecciones fijas.—Razón: Peligros, 3, Sr. Montilla.

## Intereses extranjeros confiados a España

En el Ministerio de Estado ha facilitado a la Prensa la siguiente nota explicativa de los intereses extranjeros confiados a los representantes de España:

- Franceses: En Alemania, Bélgica, Palestina y Varua (Bulgaria).
- Belgas: En Alemania, Austria y Varua.
- Rusos: En Alemania, Bélgica, Austria y Consulado en Varua.
- Italianos: En Bélgica y en Varua (algunos consules españoles los protegen en Alemania).
- Ingléses: En Varua.
- Servios: En Austria y en Alemania.
- Austro húngaros: En el Vaticano, Italia, Portugal y en Corfú.
- Turcos: En Italia y en Rusia.
- Búlgaros: En Francia, Italia y Alejanaría.
- Alemanes: En Portugal y Rumanía.
- Portugueses: En Alemania, Austria-Hungría, Varsovia y Bélgica ocupada.
- Rumanos: En Bruselas, Bulgaria, Turquía y Alemania.
- Norteamericanos: En Alemania y Bélgica ocupada.
- Japoneses: En Alemania.

## Sorteo de mozos

En los sitios de costumbre se ha fijado un bando del alcalde indicando los locales en donde se ha de verificar el sorteo de los mozos comprendidos en los alistamientos de los diez distritos de esta capital para el reemplazo del corriente año.

El sorteo se verifica a el domingo próximo, a las siete de la mañana, en los sitios siguientes:

- Centro.—Salón de audiencia de la Tenencia de Alcaldía, plaza de la Constitución, 3, principal.
- Hospicio.—Fuencarral, 84 (Hospicio).
- Chamberí.—Salón de actos de la Tenencia de Alcaldía, plaza de Chamberí, 3.
- Buenavista.—Casa de la Moneda, salón de sorteos de la Lotería Nacional.
- Congreso.—Atocha, 68 (teatro Madrileño).
- Hospital.—Primavera, 7 (teatro Barbieri).
- Inclusa.—Estudios, 1, aula núm. 1 (capilla).
- Latina.—Salón de audiencia de la Tenencia de Alcaldía, plaza de los Carros, 1, principal.
- Palacio.—Plaza de Santiago, 2, Diputación provincial, salón de Quintas.
- Universidad.—Plaza del Conde de Toreno, número 2, Instituto.

## NOTAS MARITIMAS

**Pruebas de un buque yanqui.**  
El viaje de pruebas del «Maumee», buque tanque de combustible líquido de la Marina de los Estados Unidos, ha dado buen resultado, pero deben hacerse algunas reformas radicales en los motores Diesel con que están dotados los buques, si se trata de alcanzar éxito en los acorazados y otros buques que requieren mucho andar.

El «Maumee» ha ido al arsenal de Nueva York a hacer algunas variaciones en su maquinaria, y después volverá a hacer nuevas pruebas, y a menos que desarrolle más velocidad que la alcanzada en aquella fecha, el «Maumee» será el último buque grande de la Armada que se dote con motores Diesel.

La principal objeción que se le hace a estas máquinas es la gran cantidad de calor que desarrollan.

Esta dificultad puede vencerse en buques de velocidad reducida, pero no puede lograrse fácilmente en máquinas de gran potencia. Las pruebas del «Maumee» demuestran que los motores Diesel pueden dar excelentes resultados en buques de poco andar.

## Nuevos diques.

Se ha decidido la construcción en Nueva York de un nuevo dique seco de mil pies (305,8 metros) de largo, a consecuencia del nuevo programa de cruceros dreadnoughts. De momento será el único dique capaz en la zona del Atlántico para estos cruceros gigantes; pero en el estado de Massachusetts se está construyendo otro dique de iguales dimensiones, y los nuevos diques de Norfolk y de Filadelfia serán agrandados lo suficiente para contener los nuevos cruceros de combate.

## Espectáculos para mañana

REAL.—(Función 27 de abono, 20 del turno 2.º) A las nueve, Manón.

ESPAÑOL.—A las diez, La maja de Goya y La Rosariyo.  
A las seis, La Maja de Goya y La Rosariyo.

COMEDIA.—A las diez, El último Bravo.  
A las cinco y media, El último Bravo.

LARA.—A las seis, Fantasmas y La historia de Sevilla por Pastora Imperio.  
A las nueve y tres cuartos, La señorita de Trevez y Pastora Imperio.

ARZUELA.—A las diez, La mujer de Boliche.  
A las seis, La mujer de Boliche.

PRICE.—A las diez, Sherlock Holmes.  
A las seis, La mano gris.

ESLAVA.—A las seis, La reconquista.  
A las diez, La dama de las camelias.

CERVANTES.—A las diez, Don Alvaro o La fuerza del sino.  
INFANTA ISABEL.—A las seis y media, El palacio de la marquesa.

A las diez y cuarto, En el camino y El palacio de la marquesa.

APOLO.—A las seis, El Rajá de Bengala.  
A las diez, Mantequilla de Soria.  
A las once, La niña mimada.

COMICO.—A las diez, El millón de pesos.  
REINA VICTORIA.—A las seis, El último mesquetero.

A las diez y media, El último mesquetero.

COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, El único querer o A lo que obligan los celos.  
A las seis y media, La frescura de Lafuente.

A las diez y media, Corazón adentro.

NOVEDADES.—A las seis, Doloretas.  
A las siete y cuarto, La viejecita.  
A las nueve y cuarto, Carcereras.  
A las diez y cuarto, La alegría del batallón.

A las once y tres cuartos, La chicharra.

ROMEO.—Cinéma y variedades.—Secciones a las 6, 7, 10 y 11 1/2.—Jesusa Lazcano, Los Ricardos, Mercedes Seros, The Onotos, Eva de Lys, Elena Cortesina, la Checa y Carmen Flores.

CHANTECLER.—Todas las noches, colo sa triunfo de la Chelito.

ALVAREZ QUINTERO.—A las seis, Lo rreparable y El amor que pasa.  
A las diez, Juan José.

GRAN TEATRO (palacio del cinematógrafo) y CINEMA X.—Butaca, 0,50; palcos, 4 pesetas.—Éxitos grandiosos.

PROYECCIONES.—Sección continua de cinematógrafo (grandes éxitos).

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. II.

## MEMORIAS DE UN NIÑO DE LA SABOYA

POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

«prospectus-specimen» era el sistema de nuestro director, y había que conformarse con él; y digo que era menester conformarse, porque aquella mañana, Margarita y la mayor parte de los actores habían decidido que se suspendiese aquella operación en razón del intenso frío que hacía; mas aquella oposición no pudo vencer la voluntad del dalmata; al fin salimos. ¡Cielos!, lo que Margarita había previsto aconteció. Después de haber bailado en una espacio plaza que da frente al Hospicio, bajamos, seguidos de una turba de muchachos, por una calle estrecha, tortuosa, empedrada de guijarros redondos y sembrada de charcos helados. Llegados al medio de la calle presentaba tan mal aspecto el terreno, que los músicos juzgaron a propósito y prudente echarse a la espalda a los cuatro más pequeños de

entre nosotros. Brancas y yo nos sosteníamos mutuamente para salir de aquel mal paso; pero a pesar de esta precaución, nuestros malditos zancos se escurreron, y calmos de repente Brancas sobre un estercolero, que parecía haber sido puesto a propósito para recibirlo, y yo contra las piedras, bañándome en un abrir y cerrar de ojos en un mar de sangre; me había abierto una profunda herida en la cabeza. Procuré levantarme balbuceando algunas palabras, y volví a medir el suelo desvanecido.

III

## EL HOSPITAL DE AUXERRE

Cuando volví en mí me pareció despertar de un profundo sueño. Tenía calentura y la herida no me mortificaba mucho. Sorprendido del silencio que me rodeaba, principié a evocar mis recuerdos, y apareció a mi memoria la caída de la víspera. Una sed ardiente me devoraba y comencé a llamar a gritos a Margarita para que me diese agua. Al instante oí un paso ligero y el crujido de unos vestidos de mujer que se acercaba. Las cortinas de mi cama se entreabrieron, y una voz suave y dulce me dijo:

—Toma, pobre niño, debes tener mucha sed.

Y tomando precipitadamente el vaso que se me alargaba, bebí dos bocanadas de una tisana tibia y azucarada.

—¡Agua!, ¡agua!, ¡volví a pedir separando de mis labios el vaso. ¡Margarita, traeme agua!

—Margarita no está aquí, amiguito mío, pero nos ha prohibido que te diésemos agua. El agua te haría morir, y Dios no quiere que te mueras aún.

El metal de aquella dulce voz que parecía tomar tanto interés por mí, me hizo abrir los ojos. Una lámpara que ardía no muy lejos de mi cama, suspendida delante de un altar, y cuyos rayos se proyectaban en el buen genio que me visitaba, me permitió entrever sus facciones y su hábito, que era el de las «baatas grises».

¡Oh, qué hermosa me pareció aquella hija de Dios inclinada hacia mi cama! ¡Qué angelical fisonomía la suya! ¡Qué santo respeto sentí a la vista de una cruz de ébano, incrustada de cobre que brillaba en su pecho! Tobías no se sorprendió tanto como yo cuando se le presentó el ángel despojado de la forma terrenal que había elegido para hablarme.

—Pues, ¿quién sois?, no os conozco, le dije.

—Más tarde lo sabrás, calla si quieres ponerte bueno, no te quites los vendajes que tienes en la cabeza. Sé bueno, y yo te cuidaré con esmero.

—Duerme, replicó aún.

Y desapareció, no dejándome ver sino su sombra en las paredes de la sala. Me hallaba en el hospital de Auxerre.

Per la mañana, sintiéndome mucho mejor, fui a arrodillarme delante de la capilla de la sala de los hombres. Un gran cuadro, representando la «resurrección de Lázaro» lo decoraba. Yo contemplaba extasiado aquella pintura que apenas iluminaban los primeros albores del día, cuando un coro de mujeres, ostentando sonoras voces me atrajo a la sala inmediata delante de otro altar. A medida que me iba acercando, las palabras del cántico herían mis oídos más distintamente, y aunque no las comprendiese, mis recuerdos les prestaban una deliciosa suavidad. Había reconocido en aquel cántico las letanías de la Virgen que cantaban con frecuencia las doncellas de mi país. Yo me creí por un instante en la Iglesia de San Segismundo, y mi emoción fué inexplicable.

La infancia vive del ejemplo. Solo ante el altar de los hombres, no pensé en rogar a Dios; y en medio de aquellas enfermas convalecientes, de aquellas santas hermanas, cuantas oraciones pude recordar de las que pronunciaba al lado de mi buena madre, otras tantas recé con gran fervor; mi corazón se consoló, y no me acuerdo de haber tenido jamás un momento de más satisfacción.

(Continuará.)



# 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 Trajota, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Pales, 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 PRIMER 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 Telégrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombre, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

Esta antigua Academia ha obtenido en las cuatro últimas oposiciones de Correos el mayor número de plazas: 122, 112, 77 y 103, respectivamente; existen grupos independientes en todas las clases.

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés e 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-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don 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 Eynstord.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paul», 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; «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 17.000 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 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «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 construidos 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 construido 70 buques de distintas clases.

## Colegio del Cardenal Cisneros

DE 1.ª Y 2.ª ENSEÑANZA

Costanilla de Santiago, 6, 1.º

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 visítase el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

## Carreras Militares Inglés Práctico-Marítimo

ABIERTA MATRÍCULA 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

FOR

### 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. (encuadrada)

## VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

# 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 a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespés, Zeluán, 14.

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

### SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio se 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, MEXICO

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-MEXICO

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, Curaçao, 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 la 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, a 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

Escofetás finas de Caza y Tiro pichón.



## Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)



PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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

## Azopardo & C.ª

Consignaciones, Embarques, Aduanas y Fletamientos

CADIZ, ESPAÑA

## ¡¡ 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.—Pídase 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

