

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Director: Rafael Comenge

AÑO XLIII

Redacción y Administración: Almirante, 15, bajo.—Teléfono 2.931

Madrid, Jueves 16 de Marzo de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.001

La ley de reclutamiento en el Senado

Presor clamamos ayer en la alta Cámara un espectáculo que, á pesar de estar previsto y descontado—véase nuestro artículo «Cosas viejas de España»—ofrece provechosa enseñanza.

La ley, tal como está, no será aprobada ni en un semestre. Bien claro lo anunció el Sr. Sánchez Toca, y es hombría que se basta para lograr este fin.

Perteneciendo dicho señor á un partido gubernamental que más ó menos á gusto ha reconocido la justicia de suprimir la redención á metálico, no podía mostrarse obstruccionista, dificultando con su actitud la marcha de la discusión del proyecto; pero aseguró que sus enmiendas serán discutidas y que piensa presentar otras varias, porque no es esta ley una de aquellas comedias de Lope que en cuatro horas pasaban de la mesa al escenario.

Bastó luego que el presidente de la Comisión, general Martitegui, propusiese un aplazamiento al discutir la base primera, en atención á una enmienda importante del marqués de Estella, dada la respetable autoridad de éste, para que un gran número de senadores, impusiesen á la presidencia, reglamento en mano, la imposibilidad de pasar á la base segunda.

El general Aznar recibió con franco disgusto la dilación de su proyecto; mas como dijo el Sr. Sánchez Toca, el reglamento de la Cámara es inviolable desde el instante en que lo invoca en su favor un solo individuo de ella. Resultado práctico: un nuevo aplazamiento. Moral de la cosa: que no tiene el proyecto defensores entusiastas en la forma que hoy afecta, y sí muchos enemigos.

Le falta oxígeno y se ahoga. Es preciso abrir las ventanas y que entre bastante aire para devolverle la vida.

No presumimos ni presumiremos jamás de profetas, por ser papel que ya no se cotiza. Sin embargo, los primeros pasos al reanudarse la discusión de la ley, prueban con cuánta claridad veíamos venir los sucesos al escribir el artículo ya recordado en el primer párrafo de éste.

El sincero aprecio en que tenemos las intenciones y las eualdades del ministro de la Guerra nos hacen lamentar que se haya metido con este proyecto en un callejón sin salida, del cual sólo puede sacarle un cambio completo de orientación, reduciendo su alcance á lo que es indispensable y nadie se atrevería á negarlo.

Lo intrincado del actual se presta á

que se interpongan argucias y chinitas, que no cabrían en otra forma.

Se quiere que todo siga como está, aunque nadie se atreve á decirlo descaradamente, porque la defensa de la redención á metálico es imposible á la luz del día.

Únicamente estrechando á todos en las posiciones que adopten y obligándoles á que definan su actitud, es como se lograría dar el primer paso, detrás del cual vendrían los demás. Para eso basta con que la Instrucción comprenda á cuantos los recursos económicos permitan mantener en filas, sirviendo todos iguales plazos y sin más distingos que los impuestos por su cultura anterior, utilizable para posteriores fines.

A esto nadie podría negarse.

Una ratificación

Dos razones impulsan al que suscribe para contestar á los comentarios que se hacen en el DIARIO DE LA MARINA acerca de un artículo sobre nuestra futura Marina de guerra. Es la primera el agradecimiento al autor de aquéllos, del que recibo varios elogios inmerecidos, y la segunda, más importante, el deseo de fijar algunas ideas que probablemente por defecto de expresión no han sido bien interpretadas.

No creo pueda deducirse de lo que expuse en el folleto de que se hace mención, ni de mis artículos del *Heraldo de Madrid*, nada que pueda dar lugar al concepto que se me atribuye de creer que pueda sustituirse el actual acorazado por el monitor que proyecté; éste se ha inspirado en ideas mucho más modestas: su papel se reduce á satisfacer una conveniencia en la defensa de costas en el caso en que el literal no se preste por sí á una acertada combinación de los elementos de que en tierra se dispone; es, en suma, una batería baja de costa que se mueve.

Aunque pudiera ocurrir que relacionando ideas se observe algo en mis artículos que tienda á hacer ambiente para que se adopten las obras que preconizo, es la verdad que he procurado tratar únicamente de lo que se refiere á la Marina, con independencia de los otros elementos.

Dícese que si las opiniones que sustento se generalizan, las naciones pequeñas harían bien en borrar de sus presupuestos las partidas de Guerra y Marina, citándose la actitud de Bélgica en 1870, que consiguió la completa neutralidad de su territorio gracias á dos cuerpos de Ejército, que ninguno de los contrincantes quiso inclinar del lado contrario; esto es cierto, pero también lo es que, si en lugar de los dos cuerpos de Ejército no hubiera dispuesto Bélgica más que de dos batallones, su actitud no habría infundido el menor respeto.

En realidad este es nuestro caso, porque siguiendo la orientación actual, considero que esos 12 acorazados, que se cree podremos tener algún día, no los poseeremos jamás, pues resulta que continuando en igual

las condiciones, construiremos un acorazado deficiente cada dos años, con lo que al contar con 10 unidades principales de combate habrán transcurrido veinte años y las nuevas construcciones que se hagan servirán para renovar las primitivas; se comprende lo que representará nuestra potencia naval en esa época en que se hallará en el máximo, teniendo en cuenta que Francia, la más avanzada de las cinco Naciones que se han tomado en consideración, dispondrá en 1918 de los 28 acorazados previstos en el programa Lapeyre, de un valor unitario mucho más considerable que el de los nuestros, siendo evidente que, si en éstos se decide aumentar el desplazamiento, disminuirá su número.

Así, pues, seguimos creyendo equivocada nuestra orientación en lo que se refiere á las flotas de combate, creyendo que los recursos que hoy se emplean en los acorazados darían probablemente mucho más rendimiento construyendo los scouts, torpederos y sumergibles de que se hizo mención, pues no hay que olvidar que las comunicaciones, en primer término, y otros puntos débiles de las potencias con las que hemos establecido comparaciones, son los objetivos principales que deberíamos atacar en caso de guerra.

El día en que el estado económico de España permita el esfuerzo necesario para construir en poco tiempo un cierto número de unidades de línea proporcionado al de otras naciones que nos permitiera en el mar representar ese papel que hizo Bélgica en tierra durante la guerra del 70, cambiaremos de opinión, como ya hubimos de apuntar también en el folleto de referencia cuando se trató de este asunto.

José Viciana

Teniente coronel de Ingenieros.

Tenerife, 7 Marzo 1911.

La Marina en el Congreso

(Continuación.)

Prescindiendo de estas generalidades, porque quiero ser concreto, quería con esto dar á entender que no son los años del hombre ni los años del sirviente los que dan las condiciones al servicio, y que por estar quince años en un empleo no por esto ha mejorado la máquina del mando, ni por esto se ha mejorado ninguna de las condiciones del servicio. Habrán cambiado y se habrán modificado las condiciones del hombre, pero las del servicio público, no, y este proyecto no atiende á exigencia tan esencial. Atiende á las circunstancias y menesteres del sujeto; se olvida, á mi parecer, del servicio, y se olvida del servicio al presente y va á complicarlo para el futuro, y á complicarlo con gravedad.

No conviene confundir—y en mi experiencia militar lo he aprendido—las exigencias del servicio con las circunstancias del sirviente, empleando la palabra sirviente, no en esa otra acepción que pudiera parecer molesta, sino en aquella que honra y dignifica al hombre por estar al servicio de sus conciudadanos en la dirección del bien público. Si no es racional, si no es económico, si pugna contra las leyes naturales mantendrá un hom-



El General D. Francisco Jaquetot y García.

bre de dilatada carrera, de profundos conocimientos, en situación en que no pueda atender á sus necesidades personales ni á las de su familia, es á bien que á eso se atienda; está bien que á eso se acorra, pero no perturbando servicios.

¿Qué significan grados y plantillas? ¿Significan los grados sólo conveniencia del individuo, ó significa el grado en la jerarquía militar aptitudes especiales, aptitudes que responden á la situación en que el que los posee se coloca? Porque si el grado en la jerarquía militar no significa nada, mejor fuera suprimirlo; pero si los grados significan aptitud demostrada y justificada para ir ascendiendo y en el ascenso adquirir mayores responsabilidades en mayor extensión de servicios é inspirar á la Patria confianza en que puede entregarle sus hijos para que se sacrifiquen en los hechos de la fuerza, entonces no borremos los grados, entonces no borremos la jerarquía, y mantenemos grados y jerarquía no los establezcamos sólo por las pesetas que al individuo le demos, sino establezcámoslos por las exigencias del bien y del servicio público.

¿Es indiferente tener capitanes que tener coroneles? ¿Es indiferente tener tenientes de navío que capitanes de navío? Porque entonces sería mucho más socorrido ascender los tenientes de navío á capitanes de navío; que más pronto tendrían su haber y mejor satisfechas sus necesidades. ¿Es, pues, por razón de pesetas por lo que esto no se hace, ó es por razón de servicios? ¿Dónde está, pues, la razón del servicio? En el servicio mismo, no

en los años que tarde el individuo en ascender.

Pues bien; este proyecto prescinde de esas condiciones del servicio. Les va á perjudicar en el futuro por atender miseramente á las condiciones económicas de los tenientes de navío, y atendiendo de forma que van á dar ar al servicio público, cuando fácilmente pudiera ser atendido sin ese daño, con las mismas ó más ventajas que las que implica la ley.

No es este el primer ejemplo de salto de tapón. Esta frase, que gráficamente representaba y representa el estacionamiento para el ascenso en las clases militares, se aplicó á una grave cuestión, que fué resuelta, si mi memoria no me es infiel y tengo alguna obligación de recordarlo, por el partido liberal, al cual yo entonces pertenecía, y que me honró con el encargo de ser secretario de aquella Junta ó Comisión parlamentaria, llamada del salto del tapón; y haciendo de eso tantos años, todavía no se han borrado las consecuencias de aquella ley. Quizis á aquella ley hemos de atribuir el excesivo número de coroneles que todavía existen en el Ejército, y la dificultad, hoy casi insuperable, de mortizar esta clase, y por ende de mantener esa plantilla del Estado Mayor General, que yo ahora no quiero juzgar, pero que muchos juzgan de excesiva.

Pues no; el señor ministro, y note la Comisión que este salto del tapón para los tenientes de navío no va á quedar limitado á esta clase, se irá reproduciendo en las más altas.

VICTOR HUGO

83

por el obstáculo es un paso hacia el triunfo. El viento era el enemigo de Gilliatt; Gilliatt quiso convertirle en su criado.

Lo que se dice de ciertos hombres, que sirven para todo y que para nada son buenos, puede decirse de los huecos de las rocas.

Hay un hueco de roca que es un baño, pero que deja escapar el agua por una quiebra; hay otro que es un aposento, pero sin techo; hay otro que es un lecho de musgo, pero mojado; hay otro que es una poltrona, pero de piedra.

La herrería que Gilliatt quería establecer, estaba bosquejada por la naturaleza, pero nada había tan difícil y penoso como domar aquel bosquejo hasta hacerlo manejable, y transformar la caverna en laboratorio.

Con tres ó cuatro anchas piedras yacidas á manera de embudo que terminaban en una hendidura estrecha, había hecho la casualidad una especie de soplete informe, mucho más poderoso que aquellos antiguos grandes fuelles de fragua que tienen 14 pies de longitud, los

82

LOS TRABAJADORES DEL MAR

X

La fragua.

Hecho el almacén, Gilliatt hizo la fragua. La segunda anfractuosidad que había escogido presentaba un reducto, especie de tubo, bastante profundo.

De momento había tenido la idea de instalarse allí; pero el cierzo, renovándose sin cesar, era tan continuo y testarudo en aquel pasillo que había tenido que renunciar á su primer pensamiento. Aquel soplo le sugirió la idea de una fragua. Ya que la caverna no podía ser su cuarto sería su taller. Hacerse servir

VICTOR HUGO

79

de grates de rizos con viradores de combés ni de poleas de brandeles con poleas e jarcia.

Un rincón había sido reservado á una parte del trellaje de la Durande que apoyaba los obenques y las arraigadas de gabia.

Cada despojo tenía su sitio señalado. Todo el naufragio estaba allí, clasificado y rotulado.

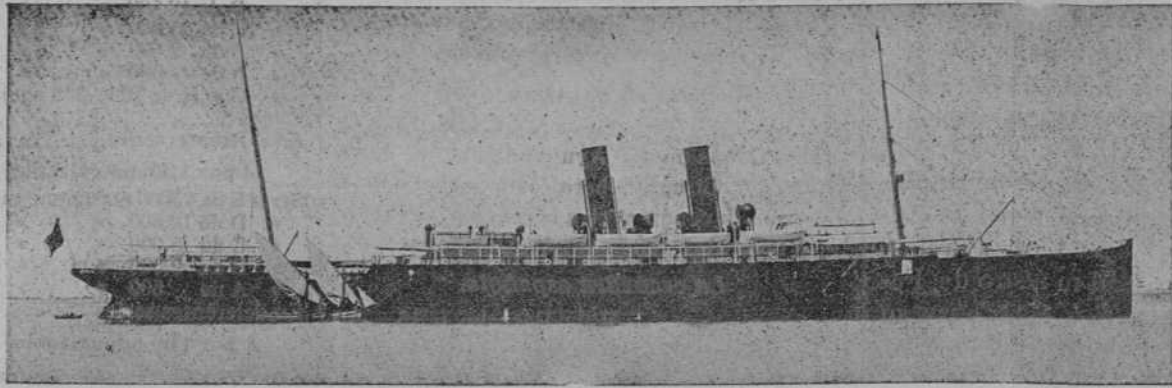
Parecía el caos almacenado. Un pedazo de gabia, sujeto con grandes piedras, aun cuando muy agujereado, cubría lo que la lluvia podría echar á perder.

Por averiada que hubiese estado la proa de la Durande, Gilliatt había conseguido salvar las dos serviolas con sus tres ruedas de polea.

Volvió á encontrar el bauprés y le costó bastante trabajo desarrollar sus trincas; estaban muy adheridas por haber sido, como siempre hechas con el cabrestante y en tiempo seco.

Las desarrolló, sin embargo, porque aquel grueso bramante podría serle muy

BICARBONATO DE SOSA QUIMICAMENTE PURO de TORRES MUNOZ



Servicios de la Compañía Transatlántica

Línea de Filipinas.

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 4 Enero, 1 Febrero, 1 y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 24 Enero, 21 Febrero, 21 Marzo, 18 Abril, 16 Mayo, 13 Junio, 11 Julio, 8 Agosto, 5 Septiembre, 3 y 31 Octubre, 28 Noviembre y 26 Diciembre, directamente para Singapur demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool; Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de New-York. Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasbordo en Puerto Méjico, así Tampico con trasbordo en Veracruz.

Línea 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, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico, con trasbordo en Habana. Combina 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 Maracaibo y Coro con trasbordo en Curacao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

Línea de Buenos Aires.

Servicio mensual saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires; el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona, y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias, Fernando Póo.

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

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportadores.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el servicio de Comunicaciones Marítimas.

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.

Línea de Cuba Méjico.

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

El mejor remedio para el estómago
Latas económicas á 5 ptas.

De venta: San Marcos, II (Madrid)
y en todas las farmacias
y droguerías de España
y Ultramar.

En estado de pureza es el verdadero cálcico del estómago, por lo cual puede decirse que es el opio del órgano. Se emplea con éxito en el reumatismo articular agudo, crónico, y en la gta. Es el mejor polvo dentífrico y más económico. Se vende el polvo en cajitas de 0,5 y 1 pesetas; y las pastillas á 0,50 pesetas.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Tra... 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo España, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Tratalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.028; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 748; Luchana, 396; Cabo Santa María, 156.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.
Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.—Tres salidas semanales de los demás puertos hasta Sevilla.
Servicio quincenal entre Bayonne y Burdeos.—Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.
Para más informes: oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

Vickers, sons and Maxin 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 cañones, cañones y blindajes de Sheffield (River-Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido y 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-Galicia-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchos en Dartford; fábrica en North Kent, para proyectiles; polígonos de Ekmelia y Emsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Barik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de primera clase, de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Liliet», 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 ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Nata», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nautical», crucero tipo de «Scouts» 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; «Vanguard», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 12.500 caballos; «Heron», 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; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», 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 1878 hasta la fecha, se han construido 370 buques de distintas clases.

SE VENDE

fincas rústicas á 50 kilómetros de Madrid por la carretera de La Granja, ó por ferrocarril, estación de Cillado Mediano. Toda cercada de tapia de piedra, coto redondo con monte alto y bajo de roble y Fresno, hermosas praderas, río y manantiales inagotables en el verano, de agua finísima y fría. Casa para habitar, de dos pisos, lujosa; construcción moderna, con luz, agua, calefacción y oratorio para decir misa. Huerta con frutales y toda clase de hortalizas. Casa de guarda, grandes cuadras, tinado y corrales para el ganado. Está situada en el Guadarrama, cerca del Club Alpino, y entre Navacerrada y Escorial de la Sierra. Puede irse en coche ó automóvil hasta la misma finca.

ORO, PLATA Y JOYAS

SE COMPRAN

A ALTOS PRECIOS

Nadie venda sus alhajas sin consultar
PELIGROS, 11 Y 13 -- JOYERÍA
MADRID

REGALOS POSITIVOS

en oro, plata, gemelos para teatro,
maletas, neceseres, 500 modelos en bolsillos de señora, é infinidad
de objetos propios para regalos, á precios sumamente baratos.

27, INFANTAS, 27

Disponible

“DIARIO DE LA MARINA,”

Almirante, 15, bajo izquierda

MADRID

APARTADO DE CORREOS. NÚM. 320

Gr. Gerente del Diario de la Marina

MUY SEÑOR MÍO:

Residente en _____ provincia de _____

núm. _____ piso _____ calle de _____

se suscribe al DIARIO DE LA MARINA por un (1)

de _____ de 191 _____

Firma del suscriptor

Agente comercial en la República Argentina

Se encarga de la propaganda y venta de cualquier artículo, y de comisiones en general. Los señores comerciantes se ahorrarán los gastos enormes que ocasiona el envío de viajeros especiales, dirigiéndose á Flairto, calle Pueyrreón, núm. 1.815. Buenos Aires.

Colegio del Cardenal Cisneros

De primera y segunda enseñanza

Incorporado al Instituto de San Isidro desde 1881.

Costanilla de Santiago, número 6.

DIRECTOR PROPIETARIO

F. BARBERO Y DELGADO

Dr. en Ciencias Físico-Matemáticas

Este Colegio es higiénicamente uno de los más recomendados de esta Corte, por sus amplios locales é independencia absoluta. La educación Moral y Religiosa, encomendada al Director es **píritual** es garantía de que á los alumnos se inculcan los preceptos religiosos, conduciéndolos fácilmente por el camino del bien.

La educación intelectual se encuentra á cargo de 16 **ilustrados Profesores** de reconocida competencia, disponiendo del material científico moderno, para que el alumno adquiera el conocimiento exacto de la ciencia que estudia.

En este Centro se adquiere la enseñanza primaria en sus tres grados: de párvulos, elemental y superior. La segunda enseñanza, hasta recibir el GRADO DE BACHILLER, y las asignaturas de Dibujo, Idiomas y Caligrafía.

El mejor elogio que puede hacerse del resultado que se obtiene en este Colegio, es publicar la relación de las calificaciones obtenidas por sus alumnos en los exámenes oficiales del último curso de 1909 á 1910, que fué el siguiente:

Premios	Sobresalientes	Notables	Aprobados	Suspensos	TOTAL
25	129	66	25	1	221

Es decir, que además de las 25 matriculas á honor, este Colegio alcanzó un 50 por 100 de Sobresalientes, 30 por 100 de Notables, 11 por 100 de Aprobados y un solo Suspenso.

Se admiten alumnos internos, medio pensionistas y externos, en las condiciones que marca el BOLETIN que se facilitará á quien lo solicite.

Diario de La Marina

Precios de suscripción

En Madrid: Un mes, 1,50 pesetas.—Trimestre, 4,50 idem.—Semestre, 9 idem.—Año, 18 idem.

Provincias: Trimestre, 5 pesetas.—Semestre, 10 idem.—Año, 20 idem.

Unión postal: año, 60 pesetas.—Asia y América: año, 70 idem.

Pídanse tarifas de publicidad

(1) Indíquese el tiempo que ha de durar la suscripción.