

EJÉRCITO Y ARMADA

Diario defensor de sus clases activas y pasivas

Fundador y Director: Don Clodoaldo Piñal

AÑO III

Precios de suscripción

MADRID

ANUNCIOS

Número 773

Dirección, Redacción y Administración
San Roque, 5, bajo izquierda

Madrid, un mes 1,50 ps.
Provincias, trimestre 5
Extranjero, año 40
Clases e individuos tropa, mes. 1 peseta

Lunes, 4 de Noviembre de 1907

Cuarta plana 10 céntimos línea.
Reclamos y noticias. 25
Proyectos, planos, retratos, etc., precios convencionales.

Número del día, 5 céntimos.
Idem atrasado, 20 ídem.

Sobre la "Asociación Benéfica Militar" Votos de calidad.

La normalidad de las escalas, la supresión del descuento y el aumento de sueldos, que venimos defendiendo por modo incansable y que constituyen el gran problema militar entre nosotros, no puede resolverse sin llevar a cabo la amortización del personal sobrante; amortización que solo puede conseguirse, sin perjuicio de ese mismo personal, por medio de la mejora del retiro tal como se ofrece en el "Proyecto de Asociación benéfica militar" del capitán señor Fernández Gollín; ofrecimiento no vano ni desprovisto de prueba y que puede cumplirse, como lo demuestran los números allí expuestos, con su inflexible lógica.

Con tal mejora de retiro, es natural que se animen a pasar a dicha situación los de más edad, los de edad avanzada, los cansados, los maltratados por la suerte, los enfermos y achacosos por razón de honrosas heridas recibidas en los campos de batalla, de las penalidades sufridas, y que dignos de las mayores consideraciones y respetos debieran constituir con los demás retirados, el cuerpo de oficiales del Ejército y de la Armada, ya que en estas instituciones militares han llegado a esos extremos, por razón de constancia en el honroso servicio de las armas y de los prestados en las rudas, constantes y largas campañas que por torpezas políticas y falta de previsión nos hemos visto obligados a sostener.

El "Proyecto de Asociación benéfica militar" de nuestro querido amigo y compañero, el ilustrado capitán de Caballería don Juan Fernández Gollín, que con incansable afán, con una constancia que admira, con un desinterés rayano en sacrificio, viene dedicando todas sus energías a la resolución del magno problema militar, del problema económico, íntimamente relacionado con el general de organización que venimos defendiendo, y en la que el cuerpo de retirados tiene su puesto de honor, es el único que ofrece no ya probabilidades de éxito, sino absoluta seguridad de solución satisfactoria; solución que solo depende del Ejército mismo, de la misma marina militar, instituciones que es preciso que se acendan el marasmo, la mortal indiferencia en que viven y acuden a prestar, por hoy, su concurso moral para la realización del proyecto de referencia, cuyo estudio concienzudo nos permitimos recomendar, rogar encarecidamente a todos nuestros compañeros, a todo el cuerpo de oficiales, a las clases de tropa, a cuantos perciben sueldos del Estado y pertenecen ó han pertenecido a las instituciones militares y profesado en la religión del honor.

Que el proyecto en cuestión ha despertado interés; que el proyecto en cuestión va siendo objeto de profundo estudio y de seria meditación, nos lo prueba el considerable número de cartas que de las personalidades más salientes de la milicia recibimos, juntamente con relaciones de la oficialidad en masa, de no pocos cuerpos de todas las armas del Ejército y numerosa parte del dignísimo é ilustrado personal que constituye los cuerpos subalternos de la Armada.

Reanudaremos desde hoy, y aun cuando sólo sea en extracto, por falta de espacio para tanto, las adhesiones que venimos recibiendo, comenzando por la del excelentísimo señor capitán general del Ejército D. José López Domínguez, que dice que la lectura en conjunto del proyecto de bases de la asociación citada, le ha causado muy grata impresión.

El general Sr. Suárez Inclán, segundo jefe del Estado Mayor Central en afectuosa y atenta carta, nos dice que considera el trabajo digno del mayor elogio y manifiesta su creencia de que con la Asociación benéfica militar se resolvería el problema de modo acertado, impidiéndolo tan solo la dificultad de aunar la voluntad de personal tan numeroso y la del acuerdo en el nombramiento del personal director, así como el plazo relativamente largo, (10 años) para que los asociados comiencen a disfrutar de los beneficios de la Asociación.

A estas observaciones del ilustrado general, nos permitimos decir que la bondad del proyecto es tal, y tal lo concreto y terminante de él, que no cabe mas que ser ó no ser socio.

La observación relativa a la dificultad de elegir personal director a gusto de todos, está salvada, suponiendo que las personas elegidas por el autor del proyecto y por mi modesta personalidad, para constituir el Consejo de Administración, no rehuyan el honorífico cargo que si nada de interés material ha de proporcionarles, cosa sobre la que el capitán Gollín ha puesto gran cuidado para evitar gastos de sueldos y gratificaciones que nadie debe admitir en esta clase de trabajos dedicados exclusivamente al beneficio general

del Ejército y de la Armada, y por lo tanto al propio de los elementos directores, en cambio será para éstos un timbre de gloria y motivo sobrado de general gratitud, de vivo y eterno reconocimiento de la gran familia militar; gratitud y reconocimiento que irá de generación en generación, como manifestación pública del culto que el Ejército y la Armada rinde siempre a los que se preocupan de su porvenir, de sus prestigios y de su decoro.

Para formar el alto personal director, el que haya de constituir ese Consejo de administración, serán invitadas las siguientes personalidades, cuya presidencia honoraria será ofrecida y seguramente aceptada, a S. M. el rey D. Alfonso XIII, como jefe del Estado y como jefe Supremo del Ejército y de la Armada.

Para presidente efectivo, vicepresidentes, vocales, secretario general, etc., etc., serán invitados los señores siguientes:

Presidente.

El capitán general más antiguo, ó almirante si lo hubiese.

Vicepresidentes.

Lo serán por derecho propio todos los capitanes generales y almirantes que existan, ejerciendo el cargo efectivo el más antiguo.

Vocales.

General presidente del Consejo Supremo de Guerra y Marina.
General jefe del Estado Mayor Central del Ejército.
Idem íd. del íd. del de la Armada.
General jefe de la casa militar de Su Majestad el Rey.
Capitán general de la primera región.
Director general de la Guardia civil.
Idem de Carabineros.
General duque de Nijera.
General conde del Serrallo.
El infante D. Carlos.
Generales jefes de Sección de los ministerios de la Guerra y de la Marina ó inspectores generales de Infantería y Artillería.

De entre estos señores, y por ellos mismos, se elegirá el secretario general, el cual elegirá uno particular por cada arma y cuerpo, procurando que la Marina militar entre en la proporción correspondiente. Con respecto al plazo de diez años, que considera largo el distinguido general señor Suárez Inclán, hemos de manifestar:

1.º Que el plazo puede reducirse a un solo día, siempre que el asociado aporte el total de las cuotas correspondientes a dicho tiempo de diez años.

2.º Que de no tener dicha cantidad, ni parte de ella, le será aportada por la Sociedad, para los efectos del derecho a los beneficios que ofrece en las bases, el proyecto de referencia.

Quedan, pues, destruidas las principales observaciones hechas, y que son las que generalmente hacen cuantos como el distinguido general Sr. Suárez Inclán, se ocupan con verdadero interés de asunto tan trascendental para el porvenir de la gran familia militar y sólo esperamos el regreso de S. M. el Rey para dar el primer paso en la realización del proyecto, que con inquebrantable fe y firme resolución perseguimos, por considerarlo superior a todos los demás, más beneficioso que los Previsores del porvenir, y más que el Banco militar, según nos proponemos demostrar muy pronto, por medio del cálculo matemático, y por último, por entender que, además de sus mayores y más seguros beneficios, es una obra de *urgéntísima necesidad* llamada a cumplir los más altos fines.

Clodoaldo Piñal.

EL PRINCIPIO DE AUTORIDAD

Hecho grave; hecho que afecta al principio de autoridad es que por la prensa militar, se haga caso de habladurías de café y comentarios de tertulias, para censurar la conducta de una autoridad militar en el ejercicio del mando.

La importantísima misión de inspector, como la de capitán general de una Región ó de unas islas, impone, si, como todo cargo militar, el deber de hacerse querer, pero sin dejar de hacerse respetar, sin que nunca jamás, por ningún concepto se persiga lo primero, lo que hoy se llama popularidad, por el vergonzoso medio de debilidades, contemplaciones y disimulos de faltas, máxime si entre esas faltas se registrasen por desgracia, algunas que pudieran afectar por poco que sea, al honor militar,

al prestigio del uniforme ó al decoro personal del que lo ostenta.

El disimulo de tales faltas, no solo constituye materia de responsabilidad para el que manda, sino que pudiera ser origen de graves conflictos y de atentados a la disciplina; disciplina que debe mantenerse con rigor, máxime cuando contra el abuso de autoridad hay el remedio que marcan y definen bien clara y terminantemente las Reales ordenanzas y el código de justicia militar, permitiendo el recurso hasta su majestad el Rey, de todos los que, desde soldado a general, se sientan agraviados ó atropellados en sus derechos y atribuciones.

Contra la conducta en el mando del capitán general de Canarias; contra la forma y modo de ejercerlo ó de entender sus atribuciones, derechos y deberes, se ha hecho materia de censura de una manera tan inconveniente, inoportuna é injusta, como lo prueban los artículos que a tal asunto dedican los periódicos locales de tanta seriedad, de tanta independencia y de tan honrosa historia como *La Opinión* y *El Tiempo* de Santa Cruz de Tenerife, que dicen, que el capitán general de las Islas Canarias don José March, ha procedido en todo, lo mismo en la parte civil que en la militar, con una rectitud invariable; con la energía, honradez, caballerosidad y discreción que deben ser cualidades inexcusables de toda autoridad, y de las que precisamente aquel país está más necesitado por su alejamiento.

El capitán general de Canarias no se ha separado un ápice de lo que disponen las ordenanzas del ejército y el Código de justicia militar, cuyos mandatos conoce sobradamente, habiendo sido, desde que llegó hasta hoy, una autoridad enérgica, justa é incorruptible, que con su ejemplo marcaba la línea de conducta que ha de seguir siempre el militar y el caballero.

Ir en favor del de abajo contra el de arriba; en favor del mandado contra el que manda; cuando el de abajo, el mandado, tiene abierto el camino de la justicia, sin obstáculos, sin más freno ni más veto que el natural respeto al exponer su queja, es ir contra la disciplina, es promover la indisciplina, es ir contra el principio de autoridad, es socavar los cimientos sobre que descansa el gran edificio de las instituciones militares.

No abramos en él un postillo y menos los militares, que por tolerancia dirigen periódicos ó escriben en ellos por cuyo portillo pudieran entrar aires de fronda que pusieran en peligro el orden social y las mismas instituciones.

Nosotros, atentos a mantener la buena doctrina, aun a costa de una popularidad que rechazamos, de un aumento de suscripción que no queremos, hemos de defender siempre el principio de autoridad y pedir para todas las autoridades militares, el máximo de atribuciones; las que antiguamente se conferían a los inspectores de aquellas revistas que dispuso el general Narváez, y que dejaban, como debían dejar las de hoy, las manibras, los cursos de instrucción, de tiro y todo acto que sea ó represente piedra de toque de aptitud, de capacidad de conducta etc., etc., *rastró de selección*.

Con estas medidas, hoy más necesarias que nunca, se aclaran las filas, salen del Ejército los que deben salir y se evitan casos de *situación desahogada*, que, con respecto a generales preteridos hasta el extremo de caer en *verdadera postergación*, han sido cenurados y son realmente causa de desprestigio de tan alta clase.

Y a propósito de revistas de inspección, hemos de recordar una que por sus resultados se hizo de notar, cual fué la pasada al regimiento de Caballería de Talavera por uno de los más bravos, distinguidos y caballerosos generales de entonces, y por virtud de la cual, y dado el *saludable rigor* al uso en aquel tiempo, aun cuando dentro de la más estricta justicia, y de la que hoy se hace caso omiso por desgracia, se dispuso el retiro del coronel, la prisión del comandante mayor, la de algún capitán y el reemplazo de otros; Regimiento que muy poco después y bajo el mando de uno de los coroneles más brillantes del arma, don Joaquín Selva, fué un modelo de disciplina, de instrucción, de policía y de administración, revelándose desde entonces, en jefes y oficiales, clases y soldados, la interior satisfacción; que donde el que manda el ejemplo de practicar las virtudes militares, encuentran estas asienta y se reflejan en todos, poniéndose de manifiesto hasta en los más pequeños detalles del servicio, y de la vida y conducta militar de cuantos obedecen.

Manteniéndose el principio de autoridad, se aleja todo peligro de indisciplina, y como nos consta que el digno y veterano general ministro de la Guerra, bravo soldado de Estella, está dispuesto a mantener la disciplina y la autoridad del mando, le enviamos nuestro más caluroso y entusiasta aplauso, asegurándole que a su lado están, y estarán, cuantos sientan verdadero amor por la noble profesión de las armas y aspiren a la pública consideración y respeto.

CONDESTABLES, CONTRAMAESTRES Y PRACTICANTES

Con motivo de nuestro artículo "Cuerpos subalternos de la Armada", inserto en el número del lunes 28 del próximo pasado, hemos recibido varias cartas, unas particulares y otras colectivas, en las que se nos ruega que no demos como definitivas las bases publicadas como aspiraciones del dignísimo personal dichos cuerpos, por considerarse ideas por los más contentadizos; por los menos, por los que abatidos y desengañados, no tienen ánimo para luchar; se conforman con *algo*, y no con *todo* aquello a que se considera la mayoría de dicho personal, con perfecto derecho y por modo de la más absoluta equidad y de la más estricta justicia.

Y tanto es así, nos dicen los comunicantes de una de las cartas, que el señor ministro del ramo, ha declarado que en la reforma que tiene en estudio, estaba el sueldo mensual de 125 pesetas, en lugar de las 80 que hoy disfrutaban los terceros y que nosotros aspirábamos y trabajábamos por que llegue a 105.

Celebraremos que sea exacto cuanto se nos dice y no producto de ilusiones engañosas, pues otras muy distintas son nuestras noticias y las que tenemos de los ámbitos en que está la Comisión de presupuestos, por mas que todos, de ministro a último oficial de Marina, y cuantos conocemos los servicios del ramo, comprendamos y entendamos justísimas y fundadas las aspiraciones de los firmantes y la esperanza que cifran en los planes del general Ferrándiz, el cual nos consta que está real y verdaderamente animado de los mejores deseos con respecto a los Cuerpos subalternos, a los que considera dignos de mayores consideraciones y de más elevada retribución.

Y habiéndonos suplicado la inserción del artículo que publicamos el sábado 2 del corriente, en el que se hacen objeciones a las bases publicadas, accedimos a ello con el mayor gusto y como prueba de la más absoluta imparcialidad, pero no sin lamentarnos de que a la unión de todos los cuerpos no sacrifique algo el que se crea con mayores méritos y circunstancias.

En el Ejército, las armas de combate y la cuarta arma, que como de tal califica con muchísima razón y fundamento el distinguido y laureado comandante Burguete, tienen muy diferente plan de estudios, compensados los más extensos con el empleo de primeros tenientes al terminar la carrera, pero una vez ya en servicio como tales oficiales, los mismos derechos, atribuciones y deberes tiene en lo militar, como es natural y lógico, el jefe ó oficial de Infantería y de Caballería, que el de Artillería é Ingenieros.

Nosotros creemos que estas diferencias de que nos habla el autor de las objeciones a las bases son altamente perjudiciales al bien general de los tres cuerpos y que el dignísimo de condestables no puede subsistir sino como cuerpo subalterno como los demás, a pesar de lo especialísimo, variado é importante de sus servicios sin que desaparezca el Cuerpo de Artillería de Marina y sea sustituido por el de condestables, cosa que bien pudiera entrar en un plan de reorganización y del cual no hemos de ocuparnos hoy.

En resumen, que en nuestro sentir y entender, deben marchar unidos los tres cuerpos subalternos dichos, y a lo que hubiera sido conveniente unir el de maquinistas, gestionando todos a una, por todos los medios legales y siempre dentro de los respetos que impone la disciplina, cuantas modificaciones y reformas creyeran convenientes al mejor servicio, retardarían en prestigio de la marina y de esos mismos Cuerpos, y fueran justa retribución en lo moral como en lo material de los importantes, penosos y constantes servicios que le estn encomendados.

Esto, no obstante, como nosotros hemos de atender siempre cuanto se nos exponga y defender también siempre lo más beneficioso, dentro de lo justo y razonable, si acuerdan los Cuerpos subalternos gestionar una separación de reglamentos, por virtud de sus diferentes funciones y como natural consecuencia distinto modo de figurar en sus categorías militares, en sus sueldos, derechos y deberes etc. etc., dispuestos estamos a ello, pero no sin volver a aconsejar, como más seguro medio de éxito, la *unión de todos*, que bien pudiera suceder que alguien aplicase en esta cuestión, aquel principio ó máxima que dice: *divide y vencerás*. Vengan pues reformas, veagan otras bases, mejoras, beneficios, pero creemos los cuerpos subalternos, sean iguales para todos y marchen todos en íntima y perfecta unión con el más *paternal compañerismo*.

Sirva esto de contestación é invitación a exponer bases, a nuestros distinguidos comunicantes.

DIARIO OFICIAL

Infantería.

Circular.—Concediendo al capitán don Manuel Carillo Ojeda autorización para

publicar un escalafón del personal de jefes y oficiales de la escala de reserva.

REALES ORDENES

Nombrando ayudante de campo del capitán general de la quinta región al capitán de Artillería D. Antonio García Rivero.

Carabineros.

Matrimonios.—El primer teniente D. Pedro Cogigao con doña María de la Asunción Grau.

Guardia civil.

Retiros.—El capitán D. Luis Yribarren.

SEPARACION VOLUNTARIA

ALGO SOBRE LA PRENSA MILITAR

Se dice que, respondiendo a móviles que le honran y a la más exquisita corrección, dimite su cargo de administrador de "El Guía del Carabnero" el capitán retirado señor López Mora, confiando sus éxitos periodísticos y materiales a su pluma y no a la influencia del cargo.

Era de esperar este acto, al cual también obliga al Sr. López Mora, un deber de gratitud al Director General Sr. Ochando que lo ha mantenido en la Dirección toda la vida, no creándole dificultades, ni siendo motivo de ruegos en las Cámaras, ruegos que la política pudiera convertir en interpelaciones, con las que nada van a ganar los prestigios militares, que es de lo que hay que ocuparse, así como de mejorar la precaria situación del cuerpo de oficiales y de las clases de tropa de los mismos institutos de la Guardia civil y de Carabineros.

Y por cierto que fuera conveniente prohibir en absoluto a los guardias y carabineros la suscripción a periódicos, que toman por compromiso y que merman sus mezquinos haberes, sin que a su detenida lectura, suponiendo que en ellos haya algo de utilidad para el servicio que no esté en las publicaciones oficiales, puedan dedicar tiempo que necesitan para llenar sus penosos cometidos, y descansar después de su cumplimiento.

Además, en los casinos de los pueblos y en los cafes situados cerca de las playas, encuentran siempre los guardias y los carabineros, órganos de la opinión pública, revistas y libros donde pueda el que quiera satisfacer sus deseos de mayor cultura ó de curiosidad por las cosas públicas, sin más merma de sus haberes que las naturales y obligadas de la vida.

Si el cargo que crea el general Ochando para dejar al capitán retirado Sr. Lopez Mora, como inseparable compañero, es de necesidad, confíelo a un capitán ó teniente de la Dirección, ó de los que hartos de servir en comandancia de fatiga, merecen relativo descanso, haciendo que en ellas turnen todos.

El capitán Lopez Mora ha estado casi toda toda su carrera, quizás desde sargento, en la dirección, ha obtenido pingües ganancias con las ediciones de su Manual del Carabnero, y justo es que ahora deje el puesto a uno de sus compañeros, que por otra parte no quedarían bien parados en su concepto, si apareciese el capitán López Mora como *insustituible é irremplazable*.

Brillantes jefes y oficiales se han retirado de todos los Cuerpos; algunos cuyas obras científicas se han traducido a otros idiomas y aceptádose sus teorías en otras naciones, y en el mismo Cuerpo de Carabineros lo hubo y no hay para que nombrar, y al llegar el día de su retiro, ni pretendieron ocupar puesto que corresponde a la situación activa, ni el Cuerpo los creyó *insustituibles é irremplazables*, cosa que le hubiera favorecido poco.

Repetimos que, lo más acertado fuera prohibir en absoluto la suscripción a periódicos, de los guardias y carabineros, y prohibir a la par, que escriban los jefes y oficiales en activo según disponen las ordenanzas y el Código de justicia militar, Ordenanza y Código que el capitán general de Cataluña ha comenzado a aplicar arresando a un oficial que escribió un artículo sin su permiso.

Esta es la buena doctrina y la que debe mantenerse en favor de la disciplina harto quebrantada, precisamente, y en gran parte, por la misma prensa llamada militar, que suele atender las quejas y lamentaciones de los castigados con razón, de los malos, de los que quizás debieran salir del Ejército, como salen en Alemania por cientos cada año.

Precisamente corresponde a la prensa militar la denuncia de toda falta ó delito que afecte al honor, para que sea castigado severamente y se mantenga incólume el buen nombre, el brillo y el prestigio de la clase; denuncia que, como dice muy bien Mazzu en un hermoso artículo de *La Correspondencia de España*, aquí se toma a mal, cuando debe ser acto digno de loa y a que está obligado todo ciudadano digno y honrado, en lugar de ocultar y disimular lo que no debe ocultarse ni disimularse, cuando afecta al honor, al prestigio, al orden social, a la moralidad pública, a la falta de cumplimiento de altos deberes militares, etc. etc.

GUARDIA CIVIL

El bandolerismo en Andalucía

Nuestro estimado colega España Nueva dice tratando de este asunto lo siguiente: "Con el fin de terminar con el bandolerismo andaluz, el ministro de la Gobernación ordenó, a raíz de la muerte del Peralta, que la Guardia civil continuara en la región andaluza, alojada en los poblados de Estepa, Puente Genil, Aguilar y otros.

Sólo en Estepa hay la friolera de 200 guardias, al mando de un capitán causando al vecindario las molestias consiguientes.

Nosotros fuimos los primeros en solicitar que a la región infestada por los bandoleros y atomizada por el Peralta se mandara fuerza suficiente con el fin de conseguir algo práctico; pero ahora, con la declaración oficial del Sr. Lacierva de haberse terminado el bandolerismo, y confesado por los oficiales de la benemérita que no ven bandoleros a quienes perseguir, no nos explicamos la larga permanencia de un núcleo de fuerzas en unas poblaciones que carecen de cuarteles apropiados para alojarlas y sin un fin determinado, si no ser que se pretenda convertir al Cuerpo de la Guardia civil en instrumento del caciquismo rural.

Porque hay que advertir que a los mismos individuos de la benemérita se les está causando grandes perjuicios al tenerlos alejados de sus hogares, perjuicio que también sufre el Tesoro público, a cuya cuenta van a parar todos los pluses devengados por los 1 000 guardias civiles a que próximamente ascenderán los reconcentrados en Andalucía procedentes de otras regiones.

Últimamente, ni el Tesoro está en situación de sufragar gastos superfluos, ni la Guardia civil es un Cuerpo de guardias rurales, y sobre esto llamamos la atención de la Prensa militar, ya que a ella, principalmente, le está confiado el prestigio del benemérito Instituto.

Recogiendo la invitación que el colega hace a la prensa militar, hemos de añadir por nuestra parte que efectivamente hora es que, de que cese la anómala situación porque atraviesan los guardias allí concentrados, con perjuicio de sus familias y del erario que ha de satisfacer una cantidad no despreciable en pluses de concentración, esto sin contar con el desamparo en que quedan las provincias de donde aquellos guardias proceden.

Si el gobierno estima necesario que la fuerza concentrada preste sus servicios en Andalucía, para acabar de una vez con el bandolerismo de aquella región, lo lógico es aumentar desde luego en aquellas comandancias la fuerza que se considere indispensable, cesando el actual estado de cosas que tan graves perjuicios causa a los individuos y a sus familias.

De desear, es pues, que el Sr. Lacierva resuelva de una vez esta cuestión en el sentido indicado, es decir, disponiendo que los guardias concentrados regresen a sus comandancias y aumentando desde luego en las de Andalucía, la fuerza que se crea con veniente al mejor servicio.

CARABINEROS

Gratificaciones a Escribientes

No dejará, seguramente, de discurrir, cualquiera que fije su atención en el título de este escrito, que se trata de defender un asunto de derecho ya reconocido en los individuos a que hemos de referirnos, y hasta suponer graciosamente que es aplicable al caso la expresión vulgar de que "cada cual arrima el ascua a su sardina", pero más que todo esto no pretendemos sino apuntar una necesidad solo inspirados en la verdadera equidad de justicia, y por ello elevamos nuestras consideraciones al recto criterio del digno general Director que se halla al frente del Instituto de Carabineros, el cual tiene dadas tantas pruebas de su indiscutible filantropía, dentro de las facultades que le son inherentes.

En todas las comandancias y respectivas compañías de dicho Cuerpo, es sabido existe el número de escribientes que por plantilla corresponde, aunque sea susceptible de aumento o disminución, con arreglo a los trabajos e incidencias que la índole del servicio y movimientos de fuerzas originan en cada lugar. Para estos modestos empleados de pupitre, nada se ha pensado que viniera a servirles de estímulo en su impertinente labor a más de poder atender al excesivo gasto de uniforme que, por razón de su proximidad a los jefes, se procura mejorar, armonizándolo con la necesaria elegancia del que por su porte ha de dar idea que ejerce un cargo o destino de suma delicadeza e importancia; habida cuenta, también, que las prendas en tales residencias no pueden llevarse sino hasta la mitad de su vida natural, por no herir la buena visualidad y el espíritu de Cuerpo, tan recomendado en los preceptos militares, con cuyos motivos estos individuos se encuentran doblemente perjudicados que los que practican servicio ordinario en costas y fronteras, donde nada llama la atención, bien que el traje que usen sea medianamente o relativamente malo.

Muy razonados son los fundamentos en que la Dirección general del Cuerpo se apoyó para conceder las gratificaciones de oficina a los escribientes de aquel alto Centro, como puede verse en la circular núm. 96 de 27 de Marzo de 1867, pero no está en sentido opuesto la razón que también asiste a los de Comandancias y Compañías, puesto que éstos al igual que aquéllos se ven privados de la participación en los comisos, costean de su peculio las viviendas que habitan, si son casados y han de soportar la carestía de las necesidades en las poblaciones de importancia, que son donde radican las cabezas de unidad respectiva.

Como lo que proponemos es de la incumbencia del Director general, pudiera fijar su atención en punto tan esencial para resolverlo en la forma más equitativa a los fondos de dicho Instituto y favorable a los individuos de que se trata, a quienes no

han de regatearse beneficios cuando tantos deberes se les exigen; y si los expresados fondos, en estado floreciente y progresivo con muchísimas gabelas, no pudieran sufragar lo que tal vez se considerase un gasto exorbitante, solicitese del gobierno de S. M. mayor consignación para gastos de escritorio, y así sería permitido atender a la importante obligación que nos ocupa, como asignar a los comandantes de puesto y jefes de Sección lo más indispensable para que no tuvieran que costear con sus particulares intereses lo que en material de escritorio se invierte para el servicio del Estado y este mismo debiera satisfacer. Y terminaremos por hoy, manifestando que aunque el fondo de entretenimiento sea patrimonio del Cuerpo, no creemos que al gravarlo con las cantidades a que se dirigen nuestras modestas indicaciones, hubiera de causarse el desequilibrio de sus prosperas existencias ó su total desaparición.

Lúca.

Información de Marina

Las modificaciones que se introducen en el presupuesto de Marina, consisten en invertir el importe que se consigna para construcción de torpederos, la cantidad necesaria en unión de varias sobrantes para un cañonero más, reduciéndose a 24 los torpederos y aumentando hasta cuatro los cañoneros.

Esta modificación obedece a la necesidad que se ha puesto últimamente de manifiesto, de tener constante comunicación con Marruecos.

Los cañoneros que se construyan, serán un acabado modelo y con todos los adelantos en esta clase de buques.

S. M. el rey ha concedido la cruz de tercera clase del Mérito Naval blanca, al conde de Bristol, comodoro del acorazado Renouin que condujo a los reyes de España a Inglaterra.

En el ministerio de Marina no se tenía todavía noticia oficial del desembarco de la Embajada española en Rabat.

Por el ministerio de Estado le han sido enviados a Londres a S. M. el rey, varios decretos pendientes de la sanción regia.

GUARDIA CIVIL

Retiros que deben mejorarse

Lo más urgente, lo que encierra un fondo de mayor justicia, aquello por lo que no puede ya pasar la Guardia civil un año más sin verlo realizado, es mejorar el retiro de los guardias y especialmente el de los cabos.

De algunos años a esta parte por todos se viene haciendo algo. El año pasado se mejoró el sueldo de la oficialidad de las armas generales; en éste se ha dado un porvenir no despreciable a los sargentos, justo es hacer ahora algo por tanto infeliz guardia que sólo tiene en perspectiva al retirarse un mísero haber pasivo que lo condenará a morir de hambre y por tanto cabo que después de prestar idéntico servicio que los sargentos, ser la piedra de toque del servicio, en cambio no tienen ventaja alguna material para el día de mañana.

Y esto no es justo. Exigirles para figurar en listas de elegibles un programa mayor que para unas oposiciones al cuerpo jurídico, tenerlos años y años esperando, ponerse los galones, pasarse la vida con ellos llenos de responsabilidades, para después ser igual que un guardia, ni encierra un principio de justicia ni puede continuar. Es necesario que el país sepa los sacrificios de tan digna clase. El día que tal ocurra no se le regateará lo poquísimo que los pobres esperan.

DE PROVINCIAS

Temporal. — Contra la emigración. — En favor de Cádiz. — El "Carlos V".

Cádiz 1.º

A causa del fuerte temporal que se ha desencadenado, han tenido que entrar en el puerto con averías dos barcos.

Uno era un bote de pesca que perdió el palo, quedando el barco sin gobierno y poniendo en peligro la tripulación.

El otro es el vapor "Feliciano", que procedente de Génova se dirigía a Amberes, a éste se le rompió el timón cerca del cabo San Vicente y los tripulantes pasaron momentos de verdadera angustia pues creían que el buque se iba a pique.

El gobernador ha dictado órdenes y tomado medidas con el fin de evitar la emigración.

A este efecto se detiene a cuantos vienen sin documentación de quintas, procedentes de las Comisiones mixtas, y rechaza las de los Ayuntamiento.

Estas órdenes alcanzan hasta el campo de Gibraltar, para que los que no puedan embarcar en Cádiz, tampoco puedan hacerlo en Algeciras.

La mayor parte de los detenidos son almerienses.

La Cámara de Comercio ha impedido con gran actividad los trabajos encaminados a contrarrestar la influencia de Galicia en el asunto de la Escuela Naval.

La opinión secula las gestiones de la Cámara y ésta va a publicar un folleto contestando al de la Cámara de Ferrol.

Ha llegado a este puerto el "Carlos V". Según refieren sus tripulantes, quedan en Casablanca un crucero y varios transportes franceses.

El "Carlos V" iba a zarpar para Cartagena a las cuatro de la tarde, pero ha aplazado su viaje hasta mañana en vista de las tormentas y del imponente temporal que se ha desatado en el Estrecho.

La fragata "Stein".

Barcelona 1.º

Ha zarpado para Génova la fragata alemana "Stein", escuela de guardias marinas.

Marinos holandeses.

Palma de Mallorca 1.

Se ha hecho a la mar el crucero de guerra holandés "Freisland", escuela de Guardias marinas.

Durante los quince días que ha permanecido anclado, se han celebrado en honor de los marinos holandeses fiestas en las que ha reinado la más franca cordialidad entre menorquines y holandeses.

Los guardias marinos jugaron partidas de foot ball con varios equipos mahoneses y efectuaron excursiones a los pintorescos pueblos de San Luis y Villacarlos.

SITUACION ACTUAL DE COREA

Si se examina el mapa de Asia, comparándolo con el de Europa, se verá que todavía es hoy aquella parte del mundo la tierra de los grandes imperios, por ejemplo la Siberia, la India, la China. Sujetas las dos primeras regiones a potencias de fuera de Asia y hallándose en otro caso la última, tienen como ahogados a los demás países independientes, alguno de los cuales alcanza cierto grado de civilización, sin que por eso puedan compararse sus progresos con los europeos. El Japón contribuirá a modificar esta situación política internacional, si continúa favoreciéndole la fortuna, y la transformación necesaria, aunque aún no muy próxima de la India producirá otra mudanza no menos considerable.

Estrechada entre Rusia, Japón y China se encuentra la península de Corea, uno de esos países que parecen destinados por la Providencia al papel que reservaba Aristóteles a una gran parte de la especie humana a perpetua dependencia. Más que China y el Japón ha sido siempre desconocida, y al abrirse sus puertas a los europeos no tuvieron otro propósito sus políticos—y no lo disimulaban—que contraponer a las fatales de sus vecinos otras influencias.

El carácter de los peninsulares no se ha distinguido jamás por el valor, ni por una personalidad suficientemente acentuada para disponer de su propia suerte. Al aparecer ahora en El Haya una embajada de Corea, se habrán sorprendido los políticos europeos, tanto como en el siglo XVI al aparecer entre nosotros representantes diplomáticos de la China, el Japón ó Guinea. Y así, mientras los japoneses visitan nuestros puertos con sus poderosos acorazados, imploran los coreanos la protección de los occidentales para librarse de la presión de aquéllos.

Ya se anunciaba esta decadencia de Corea desde que en la guerra entre japoneses y rusos se convirtió el país en campo de batalla con motivo de una cuestión que, como quiera que fuese resuelta, lo sería en perjuicio suyo. Y empeoró la situación cada vez más desde que la diplomacia japonesa adquirió amigos y confidentes entre los ministros de Corea. Después de más de cuarenta años de reinado, ha tenido el soberano que renunciar a la corona para darla a un sucesor, que según fidedignas noticias, no está a la altura de la situación y no podrá mantenerse independiente.

Los plenipotenciarios coreanos en la Conferencia de la Paz, enviados cuya categoría diplomática sería muy difícil precisar, se han refugiado en Europa y en la libre nación holandesa, porque en su país estaban condenados a muerte. La pérdida de las naciones asiáticas se encontrará frente a la proverbial calma germánica y resultará probablemente desengañada y vengida Ninguna potencia europea tiene el menor interés en que se mantenga la independencia de Corea, y algunas lo tienen muy directo y positivo en apartar a los japoneses de otras expediciones que podrían comprometer las colonias que todavía conservan.

Porque esta ocasión una de aquellas en que llena el ambiente aquella fatídica palabra de Breno *Ay de los perdidos!*

Las potencias que en nuestra época están sentadas en el festín donde aún se distribuyen los restos de Polonia, no se interresan por la suerte de un país del que nada esperan, del que nada temen y del que apenas tenían noticia. Si estuviere en Europa, como estando en Asia, lo mismo sería sacrificada Corea.

El mal genio da importancia a muchos y los salva de grandes peligros y de la humillación casi siempre. Pues lo mismo acontece a los pueblos. Los coreanos carecen de ejército y no han tenido el feliz pensamiento de llamar a generales y oficiales europeos, a fin de que lo organicen, como han hecho los chinos y japoneses. Tienen artillería que antes que al enemigo hiere a sus mismos artilleros; no pueden ni contestar al saludo que los buques de Europa y de Asia dirigen a sus banderas y a sus puertos.

No pueden siquiera ofrecer el protección de su país a nación alguna, porque se guardaría muy bien de admitirlo, no pudiendo hacerlo efectivo, y exponiéndose por añadidura a grandes riesgos. Así es que los enviados de Corea, viniendo a Europa, habrán salvado la vida; pero no pueden prometerse resultado alguno de legación que en tales circunstancias trabaja para los intereses de su imperio.

El genio de los coreanos se distingue por su docilidad y su indolencia, indolencia y docilidad a las que podrían poner término los japoneses, si obrase la intervención la naviera como un energético revulsivo. Pero si esta revolución se obra en los ánimos, por falta de recursos materiales y de preparación para la guerra, no pasará a los hechos.

Dícese que los pueblos limítrofes llaman a Corea "el país de las mañanas tranquilas"; si lo era, ha pasado ya esa época, y hoy tiene sobre sí, obrando con inusitada fuerza, todo el ardor del sol del mediodía, representado en la influencia de los japoneses.

Tenia razón Salisbury, aunque no en todo, porque se equivocaba en señalar como ejemplo ciertos nombres; hay pueblos que están en marcada agonía y parecen vivos y en realidad han muerto.

EL VIAJE DE LOS REYES

El programa de la estancia de los reyes en Inglaterra es el siguiente:

El lunes saldrán los soberanos para Sandringham, permaneciendo allí toda la semana, hasta el día 9, que celebra su santo el rey Eduardo.

Después la reina volverá al palacio de Kensington; donde vivirá con la princesa Beatriz.

El resto del programa lo componen varias cacerías, a las cuales asistirá solo el rey, entre ellas la que dará en honor del monarca el duque de Portland.

Los reyes irán después a Wood Norton, residencia solariega de los Orleans, donde el día 16 se verificará la boda del infante D. Carlos con la princesa Luisa.

Después de asistir a esta ceremonia, el Rey irá Aldershot a revistar el 21 regimiento de caraceros, del cual como es sabido, es D. Alfonso XIII coronel honorario.

Ecos varios

En las elecciones de senadores verificadas ayer en Burgos y Madrid han resultado elegidos el candidato demócrata señor Zaldó, por el primero de los indicados puntos, y en esta corte el conservador, señor Yáñez, por 140 votos de mayoría sobre el candidato liberal, señor Díaz Alvarel.

El ministro de la Gobernación aseguraba ayer que hoy continuará en el Congreso la discusión del proyecto de ley de reforma de Administración local, interviniendo en el mismo el Sr. Vallés y Ribot.

El presidente del Consejo, que regresó de su excursión cinegética, por la tarde recibió la visita del ministro de Estado.

La conferencia entre los señores Maura Allendesalazar duró dos horas, y, como ya es sabido, se trató del viaje a París y de la conferencia del ministro de Estado español con el de Negocios extranjeros de Francia, Mr. Pichon, acerca de la cuestión de Marruecos.

La llegada del ministro de la Gobernación a casa del Sr. Maura interrumpió la conferencia.

El Sr. La Cierva fué a dar cuenta de unos telegramas de provincias, y entonces el Sr. Allendesalazar abandonó el domicilio del Sr. Maura.

Tanto es presidente del Consejo como el ministro de Estado guardan absoluta reserva sobre el resultado de las conferencias de París.

Roma 3.

El Papa está enfermo desde hace algunos días, encontrando dificultades serias en la respiración.

En los últimos días, para respirar el aire libre, pasó por los jardines, no obstante el tiempo húmedo, y ahora sufre las consecuencias.

No tiene ataque de gota, como se había dicho.

Conserva la pierna izquierda relativamente ligera.

Sigue dando audiencias; pero el doctor Petacci le ha recomendado más prudencia.

Los presupuestos

Hablando el ministro de la Gobernación acerca del debate de los presupuestos, ha indicado la posibilidad de que el proyecto para 1908 se discuta definitivamente sólo en sus diferencias con la ley vigente, aparte de la sección correspondiente al Ministerio de Marina, que comprende las reformas presentadas por el Sr. Ferrandiz.

Agresión a un magistrado.

En Gobernación se ha recibido un telegrama de Las Palmas dando cuenta de una agresión de que ha sido objeto el presidente de la Audiencia territorial de Canarias, D. Leandro Prieto Pereira.

Los agresores fueron el abogado y concejal D. Ignacio Díaz y un hijo suyo. Y el motivo, antiguos resentimientos, que se han agravado ahora por el nombramiento de jueces municipales.

Las lesiones del Sr. Prieto no ofrecen gravedad.

El Sr. Díaz, hijo, fué detenido y se ha nombrado juez especial al magistrado señor Ferradillo.

Se ignora el paradero del Sr. Díaz Lorenzo.

NOTA DEL DIA

A menudo se habla de la mala educación popular, y sin embargo, no es tan fiero el león como le pintan, quiero decir, que suelen verse con relativa frecuencia gentes clasificadas de incultas que evidencian gran delicadeza de sentimientos, una esmerada corrección y un evidable dominio de sí mismos.

Un niño atraviesa inconscientemente de una acera a otra en una calle principal, y un automóvil vertiginoso le arrebató la existencia. Los del automóvil huyen como alma que lleva el diablo, dejando aquel despojo sangriento, y las gentes incultas recogen aquella piltrafa de carne machacada, por si los médicos pueden hacer algo.

En ese contraste, está dibujado el contraste de la educación y de la delicadeza social. ¿Se remedian los males futuros operando sólo el mejoramiento social en las clases populares, ó hay que operar también en las clases privilegiadas?

En algunas buardillas percen familias infortunadas, que sin el auxilio de los concejales pobres estarían ya sirviendo de pasto a los gusanillos de las tumbas. Las gentes desheredadas se ayudan, se socorren, se auxilian, comparten sus escasos medios.

Entre la gente acomodada no ocurre eso, sino en casos especialísimos. Lo general es que al que cae le pisen todos. Si va en auge tendrá amigos, y si va para abajo, todos huirán de él como de la peste.

Eso ¿qué es si no falta de educación? El remedio debe venir de arriba, no exigirlo de abajo, ya que la inteligencia es la que dirige, la que manda y la que gobierna.

Hay, no cabe duda, en todo esto grandes deficiencias que podrían remediarse a poca costa; estableciendo estímulos para la emienda y cierto género de responsabilidades personales para quienes no saben llevar dignamente el lazo de la corbata que es emblema de cultura social.

En algunos países los señoritos que se ponen peneques quedan expuestos a la bafa pu-

blica en los cepos de policía y así escarmentan para otra vez. Aquí, si no puede evitarse que vayan a la "delega" quedan en libertad en cuanto dicen que son sobrinos de un título de Castilla ó nietos de un senador.

Preciso es mejorar el estado social y suavizar las costumbres empenetrándose unas y otras clases, las altivas y las humildes por medio de ese afecto espontáneo que tan buenos resultados produce.

El lobo callejero más encanallado se dignifica por el buen ejemplo de las gentes que tienen obligación de estar bien educadas. Y como lo que se ve es lo que hacen los poderosos, más beneficios reporta a la regeneración social un rico afable y sencillo que mil pobres abnegados y virtuosos.

Los tiempos van hacia la compenetración, hacia la confraternidad y cuanto mejores sean los ejemplos de cultura en las clases privilegiadas, mayor será la evolución provechosa en las populares, acostumbradas por espíritu de imitación, a copiarlo todo, lo bueno, y lo malo.

Abel Imart.

INTERESANTE

A LAS CLASES E INDIVIDUOS

DE LOS CUERPOS DE

Guardia civil y Carabineros

Tanto la primera como la segunda parte de la obra que con el título de Guía Práctica para el ascenso a sargento por elección en ambos Institutos han escrito D. Benito Pintado, capitán de Carabineros, y D. Antonio Alcubilla, primer teniente de la Guardia civil, ha sido ya repartida entre los suscriptores, habiendo obtenido una acogida muy favorable entre las clases e individuos de ambos Institutos, por la sencillez y claridad con que expone todas las materias que la real orden de 14 de Mayo exige para los exámenes del tanteo y definitivo, del ascenso por elección a sargento, así como las necesarias al de oficial.

Los pedidos que se sirven, a vuelta de correo, pueden hacerse a los autores en las Direcciones respectivas, ó a la Administración de este diario.

Primera parte, 125 pesetas; segunda ídem, 275; primera y segunda ídem, 375, pagaderas en tres plazos de 125.

Extranjero.

El Kaiser a Inglaterra.

El yate imperial "Hohenzollern" llegó a Flesinga el 8 del corriente.

Le escoltarán tres cruceros de guerra.

El Kaiser y la Kaiserin llegarán al día siguiente y embarcarán por la noche.

El "Hohenzollern" zarpará el 11 por la mañana.

Catástrofe ferroviaria.

Desde Colonia dan cuenta de una terrible catástrofe ferroviaria, ocurrida en la línea que cruza el valle de Brohl ha ocurrido hoy una horrenda catástrofe.

Al atravesar un tren de viajeros un viaducto que hay en dicha línea descarriló el convoy, cayendo al abismo la locomotora y todos los vagones.

Todavía no es posible fijar de un modo cierto el número de éstas.

Sábese que van extraídos hasta ahora cuatro muertos, diez heridos graves, uno de los cuales falleció a los pocos momentos de ser reconocido por los médicos, y numerosos contusos.

Por la fuerza del choque al caer al fondo del barranco, muchos viajeros han sufrido principios de conmoción cerebral.

Son también muchas las personas que han sufrido la fractura de brazos y piernas, siendo precisas de toda urgencia la amputación de tales miembros con objeto de evitar mayores males.

La peste en África.

La peste bubónica ha comenzado a causar estragos en Túnez y en vista del estado sanitario de aquella plaza, las autoridades han adoptado las siguientes medidas:

Primero. Podrán fondear en Túnez cuantos correos vayan después directamente a Marsella, en cuyo puerto se han tomado disposiciones sanitarias adecuadas.

Segundo. La escala que hasta ahora venía haciéndose en La Goleta tendrán que hacerla en Túnez cuantos buques-correos hayan de detenerse después en los demás puertos tunecinos.

Huelga de ferroviarios.

Un telegrama de Londres, comunica que el Comité ejecutivo de la Asociación de empleados de ferrocarriles ha decidido, en vista de la negativa de las Compañías a tener una entrevista y discusión con sus representantes, declarar la huelga general de empleados de todas las líneas del Reino Unido.

Emilio Ferrari.

El entierro ha sido una sentidísima manifestación de duelo a la que se han asociado las personalidades más salientes de la política, de la ciencia y de las artes.

En la presidencia del duelo figuraban el ministro de Instrucción Pública, un ayudante del infante D. Fernando y representantes de las Academias, Ateneo, Asociaciones de la Prensa y de escritores y artistas, etc.

El féretro iba materialmente cubierto de coronas.

Descanse en paz el insigne poeta.

Los que conocieron el talento, la virtud, la caballerosidad y la inquebrantable consecuencia en todos sus afectos, de este hombre eminente, sentirán hoy como nosotros el amargo dolor que aflige al corazón al separarse para siempre de un sér tan querido y respetado.

Ferrari fué en vida el arriño de la hidalguía castellana. Su excelente trato; su afable y cariñoso carácter; unidos a una altura y noble alteza de ideas llenas de poesía y de encanto, le granjearon bien pronto el aprecio y estimación de cuantos llegaban a reconocer tan excepcionales dotes.

Académico de la Española, lega a su patria obras y poesías inmortales, entre las que sobresale su Pedro Abelardo, obra que produjo una verdadera revolución entre los grandes intelectuales de entonces, tales como Castellar, Zorrilla y Nuñez de Arce que consagraron su gloria y eternizaron su fama en diferentes artículos y conferencias en honor de Ferrari.

"Quien a hierro mata", "La muerte de Cervantes", "Un día glorioso", "La muerte de Hipatia", "En el arroyo", "Dos céntros y dos almas", "La justicia del acaso" y otras muchas más obras, son tesoros que lega al arte literario de España.

Advertencia importante.

Constantes defensores de todo cuanto pueda redundar en prestigio, honra y provecho del Ejército y de la Armada, volvemos a llamar la atención de cuantos á ellos pertenecen ó han pertenecido, sobre el notable proyecto de Asociación Benéfica Militar, debido á nuestro ilustrado compañero, el capitán del arma de Caballería D. Juan Fernández Gollín, el que inspirándose en un alto espíritu de solidaridad y de progreso, trata de unir en apretado haz á la gran familia militar para fin tan laudable, como previsor, cual es el que se propone en el trabajo de que nos ocupamos, y á favor del cual hemos recibido ya numerosas adhesiones de generales, jefes y oficiales del Ejército y de la Marina.

Con objeto de ir preparando los trabajos necesarios para llegar á convertir en hecho lo que hoy es solo una noble aspiración, rogamos á cuantos estén conformes con dicho proyecto, sean ó no suscriptores de este periódico, llenen el siguiente Boletín de adhesión, con el fin de que se constituya una Junta provisional, cuya presidencia honoraria será ofrecida á S. M. el Rey, con objeto de que comience sus gestiones y arbitre los medios necesarios para llegar á la realización de un proyecto factible de verdadera utilidad, y en el que nada existe que pueda interponerse en sentido de interés particular ó de empresa. En la Redacción de este diario se facilita á cuantos militan en activo, retirados, viudas y huérfanos lo soliciten, el citado proyecto de Asociación Benéfica Militar.

Asociación Benéfica Militar.

BOLETÍN DE ADHESIÓN

RESIDENCIA	ARMAS Ó CUERPOS
EMPLEO	NOMBRE Y APELLIDOS

LA VOCACION PROFESIONAL

Que existen vocaciones profesionales, verdad es, pero no tantas ni tan marcadas como se dice y pudiera creerse. Y, sin embargo, son cuando existen una señal de predestinación en lo humano, y á encomendarlas y dirigir las han de tender todas las observaciones y esfuerzos de los padres y preceptores.

Hay también vocaciones falsas y espejismos de vocación, y contra ellas hay que estar prevenidos, porque son como fuegos traidoramente encendidos en la playa, que hacen naufragar á los barcos apenas zarpan del puerto de las primeras letras.

En ese período es imposible averiguar la vocación, aunque realmente exista. Una disposición general para el estudio no es suficiente, ni tan raro como algunos suponen el tardío despertar de las inteligencias que nos conducen á la elección del porvenir por medio de una carrera literaria ó científica. La casualidad es la que decide y así son los resultados definitivos.

Mucho valdrían los horóscopos si fuesen ciertos, pero no debe consultarse el cielo sino la tierra, y no ésta solamente, sino las profundidades del corazón humano. Más fácil es conocer el carácter que la vocación. La espina lleva delante la punta cuando hace, según dice el proverbio; la flor del ingenio nace á su tiempo marcado y éste, por desgracia, suele llegar después que se ha elegido una carrera.

Los padres que ya no viven sujetos á un régimen de castas ni de gremios suelen obrar como si sujetos al mismo viviesen. No hasta su entrañable amor para dejar muchas veces su propio punto de vista y para colocarse en el de sus hijos, y de aquí las vocaciones que otros equivocan á de que nosotros somos víctimas.

Si creemos á la Historia, es indudable que Ciro desde niño se anunció como un gran rey; y Mozart como un gran maestro músico; más no hay que fiarse de tales anuncios ni creerlos infalibles porque también suelen variar las vocaciones, tomando direcciones distintas como la rosa de los vientos.

En cuanto al Estado, nada puede hacer en asunto en que es incompetente la mis-

ma familia. Las leyes de Licurgo, prescribiendo á su pueblo enseñanza puramente guerrera, le privaron de más un sabio y de un artista, sin que pudiesen con todo impedir que á pesar de la ley apareciese un Tirteo. La vocación y el talento no pasan como la sangre, de padres á hijos.

Nos burlamos de la enseñanza de los dómicos y realmente no hemos salido de sus métodos exclusivamente teóricos, ni, á cambio del sacrificio del latín y de las humanidades, hemos entrado resueltamente en la vida moderna. Un dómico enseña hoy matemáticas; otro, física; el de más allá retórica ó historia natural. El dómico vestido con el traje moderno y hablando otro lenguaje, aún existe, no tanto por su voluntad, cuanto por los planes de Instrucción Pública, en los que se apoya y cuyas prescripciones obedece.

El dómico fué creado por los patronatos antiguos; la instrucción oficial, aunque reniega de la institución y sin saber que lo hace, la conserva.

Si queremos encontrar y despertar las vocaciones, hagamos teórica y práctica la segunda enseñanza y transformemos el Instituto en establecimiento verdaderamente general y técnico. Hoy no lo es, aunque ese nombre lleva.

A. BALBIN.

EN EL SENADO

Política comercial

Interpelación del Sr. Díaz Moreu

Es de tan grandísima importancia para el desarrollo de la riqueza nacional el notable y elocuente discurso pronunciado en la sesión del jueves, por el ilustre senador demócrata D. Emilio Díaz Moreu que no vacilamos en reproducir un amplio extracto del mismo seguro de que nos lo agradecerán los lectores.

El Sr. Díaz Moreu: Yo reconozco en el actual señor ministro de Fomento, quizás más que en ningún otro de sus antecesores, el buen deseo que le anima para promover las obras públicas; pero hay algunas de éstas cuya construcción obedece á convenios celebrados con otras naciones. Por ejemplo, en virtud de convenios con Francia, estamos obligados á llevar á cabo las obras necesarias para la perforación de los Pirineos y la construcción de los tres ferrocarriles que se concertaron en 1904.

Sabido es que S. S. ha perdido el tiempo respecto de uno de ellos, muy importante, importantísimo, el de Ripoll, porque presentó en esta Cámara el proyecto hace poco y fué sancionado ya por S. M. el mes pasado ó el anterior.

Este proyecto está, pues, en condiciones de ser sacado á subasta, aun cuando este ferrocarril no sea ya de tanta importancia como antes, porque concedido ya el de Jaca á Oloron, ó para hablar con más propiedad, el de Jaca á la frontera, pues hasta ésta es la parte que nos corresponde hacer, á la Compañía del Norte, y comenzada ya su ejecución por esta Compañía, queda sólo un pequeño número de kilómetros además de la apertura del túnel internacional para terminar la obra.

Queda después de estas obras el ferrocarril del Noguera Pallaresa, que todavía tiene menos interés pero respecto del cual el concierto permite un plazo de diez años para su ejecución, plazo que no puede menos de considerarse extraordinario en la época presente y que seguramente sería muy conveniente el acortar.

Si el ferrocarril de Jaca á Oloron, en su sección última, se ha de construir y más tarde explotar en las condiciones en que hoy está la explotada, que desde la estación de Tardienta á la de Jaca se tardan tres horas y pico, resultando una velocidad de 35 kilómetros por hora, que puede considerarse risible en los tiempos actuales, no ya para trenes expresos ni para los llamados correos, sino ni siquiera para los trenes que se llaman omnibus en el extranjero y mixtos en nuestro país, y digna, á lo sumo, de un tren de mercancías á pequeña, pequesimísima velocidad, real y verdaderamente no será mucho lo que se gane en tiempo, si bien se acortará en distancia en la explotación total de la línea.

Esevidente que el objetivo de ese ferrocarril es acortar la distancia entre Francia y su importantísima y cada vez más valiosa colonia de Argel, cuestión importantísima, por lo tanto, para Francia, no teniendo menor para nosotros, que, empeñados en tener vuelta la espalda á Europa durante mucho tiempo, ahora parece queremos ponernos de cara á ella; y así como los Alpes han sido perforados por todas partes, existiendo ya 9 ó 10 pasos, con lo cual puede decirse que no existen, nosotros parece que ya queremos llegar á que pueda decirse que ya no hay Pirineos, que á toda costa hemos querido conservar como barrera infranqueable entre Francia y España, ó, mejor dicho, entre nuestra Patria y la Europa entera.

El objetivo, como digo, es el de disminuir el número de horas del trayecto entre la frontera francesa y el puerto de Cartagena, para verificar después desde dicho puerto, el viaje marítimo á Argel, que es la más conveniente por su menor distancia. Y, claro es, esto está ligado con la línea de vapores que ha de establecerse desde Cartagena á Orán ó Argel, seguramente á Orán, puesto que á ese puerto es la distancia menor desde la costa de España.

Mi pregunta es, pues, si en vista de esto que es importante para Francia y quizá más aún para España (puesto que, como he dicho, significa que hemos vuelto la cara á Europa y vamos á ser un paso natural para el África), si dadas estas circunstancias, que son de la mayor importancia, podemos conveeracuales sean los proyectos de política comercial respecto de este punto que S. S. está encargado, naturalmente, de planear y proponer en Consejo de Ministros, así como de preparar á la opinión pública, por los medios que están al alcance de S. S., cuyos deseos sobre el particular me consta son muy grandes, y más adelante de elevarlos á la práctica, creando y fomentando los medios adecuados para mejorar las condiciones del comercio.

Pero entre las obras públicas, hay otras también de una importancia grandísima. Me refiero á las ya subastadas del puerto de Melilla y del puerto de Chafarinas.

¿Cuál es el objeto de las obras del puerto de Melilla y del puerto de Chafarinas? No son lo mismo uno y otro puerto; el puerto de Melilla es, al fin y al cabo, un puerto situado en la costa firme, en el Rif, que pudiera tener gran importancia para que fuera el término de una vía comercial, desconocida para mí por el momento; pero el puerto de Chafarinas es sencillamente un puerto de refugio, que podría tener en momento determinado el carácter de puerto militar, de una especie de Bizerta.

Mas como nosotros no creemos tengamos intereses tan importantes desde el punto de vista militar, que nos obligue á hacer una obra como esa, debo creer, y supongo que la mayoría de las gentes cree, que el gasto que ocasiona el puerto de las Chafarinas tiene, natu-

ralmente, como base ó es el prelude, digámoslo así, de una política comercial. La situación de las Chafarinas es de todos conocida. Están situadas en la proximidad del Cabo del Agua, en cuyo sitio desemboca uno de los grandes ríos del Norte, y quizá el único importante que desemboca en el Mediterráneo de la costa de Marruecos; el río Muluya. ¿Es que hay por parte nuestra alguna idea de penetración comercial, utilizando la vía fluvial del Muluya? Esta es una pregunta concreta que me permito dirigir al señor ministro de Fomento.

Ya conocía, efectivamente, como ha dicho S. S., los acuerdos de la Comisión, los tomos que ha publicado, los trabajos dignos de todo encomio por ella realizados, y claro es que comprendía que estaba aún en reserva lo que el Gobierno en definitiva había de resolver, después de conocidos todos estos antecedentes. Pero S. S. ha dicho que en esa ponencia están atendidos todos los intereses comerciales, no sólo con África, sino con Europa y con la América del Norte y la América del Sur, y claro es que S. S. ha aludido, en general, á otro número de cosas de las cuales no se extraña que trate, siquiera sea ligeramente.

En efecto, he sacado también á subasta algo de que no hice mención antes; me refiero al puerto de Cádiz. Este puerto tiene una importancia capitalísima para toda España en general, para aquella región muy especialmente, y más aún para la población, decayida hasta un punto increíble en el día de hoy, pero que evidentemente resurgirá en plazo muy breve. Me permitiré á S. S. que haga esta pequeña digresión con respecto á Cádiz.

Si hemos de mirar la apertura del canal de Panamá con la misma indiferencia ó con igual desconocimiento que miramos la apertura del istmo de Suez, y nos coje este suceso tan despreciable como en el año 68 nos cogió aquél, es evidente que habremos de arrepentirnos.

Echando una mirada retrospectiva; diré que si nosotros, después de terminada la guerra de África en 1880, cuando se reconoció la importancia de Ceuta y su carencia de medios, hubiéramos hecho un buen puerto de esta plaza, es evidente que entonces, al abrirse el istmo de Suez, no hubiera adquirido la importancia comercial que hoy tiene el puerto de Gibraltar y que Ceuta hubiera sido la estación carbonera del Estrecho. Pero esto no se hizo, y yo pregunto: ¿nos vamos á encontrar en iguales condiciones cuando se abra el canal de Panamá?

Tres son las grandes vías del movimiento mercantil del mundo. La vía trazada por Inglaterra que, como siempre, ha caminado á la cabeza, y cuya previsión notoria es reconocida universalmente, así como la de los Estados Unidos, la cual va por los paralelos de latitud 50 ó 55°, y empieza en San Francisco de California, con un ferrocarril, que atraviesa los Estados Unidos hasta New-York; de aquí se va á Liverpool (travesía que con buques modernos ha llegado á hacerse en cuatro días y diez y nueve horas), y cuyo tiempo aún podría acortarse en la vía terrestre empleando esta vía hasta Newport ó bien hasta Halifax ó cualquiera de los puertos situados en el golfo de San Lorenzo, y aun continuando más al Norte, hasta Terranova, desde cuyo paralelo de latitud es mucho menor la distancia que separa el continente americano de los puertos del Norte de las Islas Británicas, y cuyo trayecto de mar podría reducirse con los grandes buques, maravillosa creación de la poderosa industria naval inglesa, en menos tiempo aun, ó sea en cuatro días, y aun menos en algunas épocas del año, en que es menos peligrosa la navegación por paralelos tan altos.

Hay después el camino del Norte de Europa, y, por último, el ferrocarril transiberiano, con el cual se da la vuelta al mundo si al abandonarlo en el Extremo Oriente se continúa el viaje hacia la costa occidental de los Estados Unidos, arribando á los puertos de Varcos ó San Francisco de California.

Esta es la primera vía comercial; pero hay también otra, que es la vía marítima, que debe empezar necesariamente en el canal de Panamá, y que, cuando está terminada esta obra será la vía comercial más importante y que sirva de comunicación general para el mundo entero. Esto ocurrirá en un plazo breve, brevísimo, puesto que una vez terminado el canal de Panamá, si tomamos este punto como el de partida, la vía comercial empezará, bien sea tomando el canal nuevo de Bahama, para atravesar el Atlántico por el paralelo de 40 grados, ó bien navegando por el mar Caribe, por el Sur de Jamaica y Santo Domingo, y Norte de Puerto Rico, viniendo á buscar por latitudes más bajas del trópico el Estrecho de Gibraltar, ya en el Mediterráneo, continuar el canal de Suez; seguir por el Estrecho de Bab-el-Mandeb á desembocar en el Océano Índico, buscando por el archipiélago de Nicobar el Sur de la India; después buscar el Cabo Comoria, para cruzar después el Estrecho de Malacca, y continuar después, bien sea buscando el Estrecho de la Sonda, por el mar de Java, bien encaminándose á navegar por el Norte de las Filipinas, por el llamado Canal de Formos, bien por el de San Bernardino al Sur de Luzón, ó por último, por el Estrecho de Basilán desembocar al mar Pacífico, buscando el último Estrecho, el de Torres, que separa la Australasia, uno de los más ricos territorios del inmenso imperio británico del Continente, viniendo, por último, á encontrar de nuevo y recorriendo siempre casi el mismo paralelo de latitud, el Continente americano de Panamá ó del Perú ó de Chile mismo, que ya tiene comunicación ferroviaria al través de la Argentina con la costa oriental de la América del Sur.

Esta será la gran vía de comercio del mundo en un plazo brevísimo. ¿Se determinará del mismo modo esta vía para nosotros dada la importancia grandísima del puerto de Cádiz? Esto se aumentará de un modo evidente, como la apertura del canal de Panamá, porque así como transformó el canal de Suez al África, puesto que su apertura ha sido causa de parte de su organización, es evidente, con esto no descubrió un secreto á nadie, y menos á S. S. que es hombre de gran cultura y lo conoce desde luego, es evidente, repito, que el problema del siglo XX es la colonización de África, ó, mejor dicho, su propio descubrimiento, puesto que hoy día es desconocida en su mayor parte.

La apertura del Canal de Suez determinó ese impulso dado por las Sociedades geográficas, y otras Sociedades de cultura para la colonización de África y su verdadero conocimiento, y es evidente que esto mismo traerá consigo, para la América del Sur, la apertura del canal de Panamá; pues, si bien el África está poco poblada y los europeos tropiezan con muchas dificultades para establecerse en aquellos territorios poco conocidos aún, ya se habla como cosa corriente, de un hecho de gran importancia, como es el establecimiento del ferrocarril inglés del Cabo al Cairo, y claro es que este ferrocarril es mucho más largo, de mucha más difícil realización que el que seguramente se estudiará muy pronto y con toda clase de facilidades que permite el grado de civilización y de cultura de los territorios que atraviesa, y no tardará muchos años en verse realizado y explotado, y que empezará en la provincia de Entre Ríos, en Buenos Aires, ó mejor dicho, desde la provincia del Rosario, que tan luego como se terminen las obras empezadas de perforación del túnel de los Andes para unir con rail

continuo la República Argentina con la de Chile y á Buenos Aires con Valparaíso, quedando la seguridad de que este ferrocarril Norte Sur de América no tardará mucho tiempo en unir los territorios del Estrecho de Magallanes y de la tierra del Fuego con los de la América Central, y á este ferrocarril transformador de la vida mercantil de la América del Sur, irá en vía construcción con mucha más prisa, como mucha más rapidez que el ferrocarril del Cabo al Cairo.

Estas serán entonces dos grandes agrupaciones de razas, y la América del Sur, del mismo modo que la América del Norte tiene la doctrina de Monroe, tendrá aquélla su evangelio latino, propio de su raza, es decir, que serán, que querían siempre ser americanos, no pertenecer á Europa pero no serán absorbidos por la América Sajona y conservarán su personalidad propia de americano-latina. ¿Cuál ha de ser el muelle en Europa para el movimiento mercantil de todo el continente de la América del Sur más que ese mismo puerto de Cádiz, desde el momento que convertido Pernambuco en la costa del Brasil en el punto de confluencia de todo el movimiento Suramericano, no se establezca la comunicación marítima directa con el Cabo Verde, recorriendo en sólo setenta y dos horas las 1.800 millas que separan á Pernambuco de Dakar, desde cuyo punto una nueva vía férrea una, recorriendo toda la costa occidental del continente africano, ó por el interior, cuando se haya logrado civilizar sus actuales pobladores, el Cabo Verde con el Cabo Esparteil, Dakar con Tánger, que sólo dista con los modernos medios de transporte marítimo, tres horas, 60 millas de navegación?

Pero para todo esto, que es de importancia capitalísima, es necesario que S. S., actual Ministro de Fomento, entienda que está llamado, como he dicho antes, á preparar la opinión y los medios necesarios para que las comunicaciones sean como deben ser, y éstos acontecimientos no nos encontramos en la situación actual, que es la siguiente.

Así como he indicado, nada más que de pasada, porque no era necesario hacerlo en otra forma, que cada diez años ha ido aumentando considerablemente la comunicación de Italia con Europa, por la perforación de los Alpes suizos ó italianos, del mismo modo que nosotros vamos al fin á perforar los Pirineos, es preciso que nos preparemos á hacer las cosas como las hacen los demás, y yo pregunto por esta causa, cuál es la política del gobierno, no sólo respecto de Europa, sino respecto de África. Porque séame permitido el que yo recuerde al señor ministro de Fomento y á la Cámara, que la distancia que media entre París y Madrid es de 1.500 á 1.600 kilómetros, próximamente; distancia que existe entre Londres y Marsella, poco más ó menos igual á la anterior.

Ahora bien; tiempo empleado en recorrer la distancia entre París y Madrid, veintiocho horas; tiempo empleado entre Londres y Marsella, atravesando el Canal de la Mancha ó sean 23 millas de navegación y contando el tiempo perdido en los trasbordos, veinte horas. ¿Vamos á rescatar ó no esas ocho horas para no encontrarnos en tan sensible inferioridad para establecer competencia y sacar de ella las ventajas y beneficios consiguientes? ¿Qué es lo que se prepara por el Ministerio de Fomento para que no suceda lo que está ocurriendo ahora y lleva camino de que ocurra si el Ministro de Fomento no se ocupa seriamente, no presta atención preferente, constante, asidua á lo que en mí sentir tiene importancia tan grande, tan decisiva para el progreso de nuestro país, para su entrada en el concierto del mundo, del que por tanto tiempo nos tuvo alejados una política de aislamiento absurdo que tantos y tantos daños nos ha producido y de los cuales no ha sido el menor, ciertamente, nuestro atraso industrial en todos los ramos?

Sigamos por este mismo camino haciendo comparaciones, y encontraremos que la vía de Brindisi, por donde se hace la comunicación general y del comercio entre la India, entre el Extremo Oriente y las Islas Británicas, que no sólo tiene preparadas sus vías marítimas de la manera notable que todos sabemos, con establecimientos y estaciones navales preparados al efecto para sostener su comercio con sus propios recursos, sino que también quiere tener preparadas las vías terrestres, que le son necesarias como medios de mejorar y de acortar aquéllas, con lo cual yo me permitiré recordar á S. S. que de Londres á Brindisi se tardan solamente treinta y seis horas en recorrer los 2.200 kilómetros que los separan, y que esos mismos desde París á Cádiz se alargan tanto que se necesitan hoy setenta y dos horas.

De modo que habiendo sido fácil por estas razones hacer de Brindisi, digámoslo así, el muelle de desembarco de todo el Extremo Oriente; del Asia, de la India, ¿por qué no hemos nosotros de hacer de Cádiz el muelle de desembarco en análogas condiciones con relación á la América del Sur, á la que puede llamarse América latina? Esta es mi pregunta. ¿Qué se hace, qué se prepara en el Ministerio de Fomento por S. S., que ocupa hoy tan dignamente este cargo, con el mejor deseo, con la mejor buena voluntad, en lo que se refiere á tomar disposiciones prácticas, pero eficaces y rápidas para que desaparezca este modo de obrar por parte de las Compañías ferroviarias, estas dificultades entre unas y otras, que hacen que se tarde lo que acabo de indicar, es decir, que siendo la misma distancia entre Londres y Brindisi que entre París y Cádiz, se tarde para el primer recorrido treinta y seis horas y setenta y dos para el último? ¿Es que no tenemos medios para llevarlo á cabo en condiciones idénticas? Seguramente que sí.

Su señoría ha soslayado, con habilidad que le caracteriza, la cuestión de África. Yo insistiré en esta forma ó en otra, porque claro es que S. S. ha soslayado esta cuestión, porque se me alcanza, como se le alcanza al Senado, que esta cuestión está íntimamente ligada con la política internacional, y por eso no se quiere hablar de ella, y es preciso que se hable, no por medio de S. S., sino por el señor ministro de Estado, ó por el Gobierno, cualquiera que sea su órgano por el cual se exprese pero es un hecho que eso se ha de llegar en plazo necesariamente á oscuras en cosas en que tanto importan á su presente y á su porvenir.

Su señoría ha dicho que se va por el actual Gobierno, como por los anteriores, como por los sucesores, á la penetración comercial del África, y es una frase vaga que permite pensar todo cuanto se quiere sobre ello; pero es preciso no soslayarlo, hay que ir derecho al asunto, á su fondo, dándole la importancia que en realidad tiene, y prestándole constante y preferente atención. Esto es claro, esto es de todos conocido. En convenio de 1904, que me obligaba á construir los tres ferrocarriles llamados transparentes, antecedido solamente uno ó dos meses (si mi memoria no me es infiel) á la declaración franco-inglesa sobre la cuestión de Marruecos y otros tres ó cuatro á la declaración franco-inglesa sobre la cuestión de Marruecos y otros tres ó cuatro á la declaración franco-inglesa sobre la cuestión de Marruecos, pero que no es un secreto para nadie que en ese particular había en 1904 un Tratado secreto; Tratado que, con arreglo á la Constitución, no podrá tener, si es que existe como yo creo ninguna condición contraria al tratado público. Yo no quiero entrar ahora en ese debate; entraremos en momento oportuno (que no ha de ser lejano), pues ya se ha planteado aquí

por un digno individuo de esta minoría; pero tengo que insistir sobre ello.

El señor ministro de Fomento decía: "El señor Díaz Moreu ha manifestado claramente que el puerto de Melilla se justificó por sí mismo, porque está en el continente, y, por tanto, es un puerto comercial". Pero comercial ¿cómo, por dónde y en qué forma? Este es el punto importante y que interesa aclarar; porque aquí hay hechos de una evidencia palmaria, y uno de ellos es la ocupación de Uxda por los franceses traspasando las antiguas fronteras de Argel.

¿Cuál es el objeto de la ocupación de Uxda? Pues es bien claro; no es tampoco ningún secreto. El ferrocarril actual que se llama Sud-oranés llega por la parte occidental hasta Tlemecen, y por el Sur habrá de llegar hasta Figit. Por la parte occidental desde Tlemecen está en proyecto y se trabaja el ferrocarril hasta Lalla-Magnia, que ya se halla muy cerca de la frontera legal hasta ahora; pero los franceses han traspasado la frontera llegando con pretextos más ó menos hábiles á una ocupación temporal de Uxda, cuya continuación solicita, según parece ahora, el Ministro de Francia del Sultán en sus conferencias y tratos de Rabat, que dista sólo 24 kilómetros. ¿Es casualidad también que se construya el ferrocarril en plazo breve que una á Tlemecen con Uxda?

No; ese ferrocarril se construye con el fin de continuarlo, y esta idea no es nueva, data de 1883 ó 1885, si no recuerdo mal, en cuya fecha hizo un viaje de exploración M. Foucauld, que recorrió todo ese camino con tanta habilidad como inteligencia, recorriendo un camino por unas curvas al nivel, de altitudes no exageradas, que pueden llamarse medida sobre el nivel del mar para ser utilizadas para la construcción de una vía férrea, por altitudes que variaban entre 600 á 700 metros de elevación, curva de nivel que no se perdió jamás y que es la misma en que se encuentra edificada la ciudad más estratégicamente colocada en el camino de Fez, la ciudad de Tazza, para ir descendiendo lentamente hasta los 350 metros sobre el nivel del mar en que está edificada Fez, la ciudad más populosa y culta de Marruecos y residencia del Sultán.

¿Para que hacemos nosotros el puerto de Melilla? A mí se me ocurre para qué; pero de que yo lo declare á lo que declare el señor Ministro de Fomento hay gran diferencia; lo hacemos para llegar en las mismas condiciones hasta Fez. Por eso le preguntaba yo al señor Ministro de Fomento, y S. S. lo ha evadido, si el problema de Marruecos es un problema económico ó un problema militar, porque si por la construcción de esos puertos se deduce que se aspira á la penetración y que eso significa el problema de Marruecos, si se considera por el Gobierno como un problema económico, yo me permito afirmar que no tenemos los medios suficientes para acometer semejante empresa.

Francia emprenderá cuando quiera ese ferrocarril que he indicado desde Uxda; lo harán bien pronto. Y para que Francia siga su camino hacia Tazza, se puede decir que la verdadera frontera de Argelia con Marruecos es Uxda, porque puesto el pie en ella, ocupada como está por sus soldados, no es aventurado el afirmar que no lo levantará ya, y que con un pretexto ó con otro continuará esa ocupación hasta hacerse tan definitiva como lo ha sido antes la de los oasis del Tuat sin protesta de nadie, ni aun casi del mismo sultán, cuya soberanía era en aquellos territorios, como lo es en los lejanos del paralelo 32° de latitud en que se encuentra Figit, término legal, hasta hoy, de la frontera argelina, y en donde viene á encontrarse con la nuestra del paralelo 31° que se nos reconoció en nuestro tratado de 1900 en el que pusimos término á nuestras diferencias en el Golfo de Guinea. Y nosotros, ¿haremos ó no haremos ese ferrocarril? Esa es mi pregunta concreta al gobierno de S. M. ¿Podemos ó no podemos hacerlo? ¿Tenemos medios para ello?

Gran regalo.

EJERCITO Y ARMADA regalará á cuantos lo deseen y preferan, previo abono de la suscripción de un año (20 pesetas), el ANUARIO MILITAR del corriente, franco de porte, en concepto del 20 por 100 del importe de dicha suscripción.

ASOMBROSA BARATURA



El reloj cuyo cliché estampamos, ofrece particularidades dignas de ser apreciadas por el público.

De sólida construcción, es el más fuerte conocido hasta el día.

De acero azulado, con esfera fantástica de rica ornamentación, péndulo visible oscilando en todas posiciones igual que los de pared, escape Roskopf y cuerda de salto, la casa Thierry entrega su reloj al juicio de la opinión, segura de que ha favorecido pidiendo el precio en blanco.

El precio es asombroso, duda la novedad que hoy anunciamos.

TRÉNTA pesetas para el personal de Guardia civil y Carabineros, pagaderas en cinco plazos.

Los pedidos, á D. Luis Thierry, Fuencarral, 59, Madrid.

Gran relojería de París.

Espectáculos parahoy.

ESLAVA.—A las seis y media (sección vermouthe de m. da).—Tenorio feminista y La alegre trompetería.—Casta y Pura y Apaga y vámonos.—Tenorio feminista.—La alegre trompetería.

MARTIN.—A las seis.—El cabo primero.—Los demonios en el cuerpo.—El chiquillo.—Ruido de campanas.—El cabo primero.

Impr. del Fomento Naval, San Bernardo 19

+

AGENCIA FUNEBRE MILITAR

CLAUDIO COELLO, 48.-TELÉFONO 2.097

Única casa que ostenta este TÍTULO fundadamente. No tiene sucursales ni está fusionada con ninguna otra. Todo su material es nuevo y de forma sencilla y elegante. Exíjase al solicitar servicios de esta casa que los representantes de la misma lo acrediten. Hacemos constar que nuestros dependientes no se presentan en las casas sin ser previamente llamados.

Traslados, coronas, entierros y toda clase de servicios fúnebres.

30 años de vida tiene el

ANUARIO DEL COMERCIO

DE LA INDUSTRIA,
DE LA MAGISTRATURA Y DE LA ADMINISTRACIÓN
DE ESPAÑA

(DAILY-BAILLIERE)

PARA
1907

Precio: 25 pesetas, franco de porte.

Los voluminosos tomos, impresos en papel indiano, le que ha permitido reducir su peso y volumen á pesar de llevar más datos y páginas que en años anteriores.

Se vende en la Librería editorial de Bailly-Baillière & Cía., S. de A., Plaza de San Juan, 10, Madrid, y en las principales librerías de España.

La Unión y el Fénix Español

Compañía de Seguros reunidos

OLÓZAGA, NÚM. 1

Agencias en todas las provincias de España, Francia y Portugal.—41 años de existencia.—Seguros sobre la Vida.—Seguros contra incendios

Gran Hotel de París

"LA ESPERANZA"

DE

Pedro del Castillo

SARDINERO (SANTANDER)

Las mejores y más económicas habitaciones. La mejor situación. Trato esmeradísimo.

De 6:50 á 12 pesetas persona.

S. DUÑAITURRIA

Casa para viajeros, frente al Casino Militar.
Plaza del Angel 13 y 14 y por Atocha 41
(Hay ascensor). (Tranvía á la puerta.)
Madrid.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Noviembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor "Reina María Cristina", directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacifico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela á Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é Isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico

El día 26 de Noviembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor "Montevideo", directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é Isla de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Noviembre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz el vapor "Montserrat", directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanita, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz 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. Combinaciones para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Carúpano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas

El día 17 de Noviembre saldrá de Liverpool y el 9 de Barcelona habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor "Isla de Luzón" directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore, y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India Java, Sumatra, China Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Noviembre saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor "P. de Sotriategui" directamente para Santa Cruz de Tenerife Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias

El día 17 saldrá de Noviembre el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor "M. L. Villaverde", directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo.

El día 25 de Noviembre saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor "San Francisco" para Fernando Póo con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

Salidas de Cádiz: Lunes, miércoles y viernes.
Salidas de Tánger: Martes, jueves y sábados.
Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía de alojamiento muy cómodo y trato esmerado como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias, Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. 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 exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la Real orden del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 de Abril de 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

Servicios Comerciales.—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en el Huanai los Muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

1908

Almanaque Bailly-Bailliere

ó Pequeña Enciclopedia de la Vida Práctica.

REGALA una participación en el billete entero de la Lotería de Navidad núm. 26.317.

RIFA 3 magníficos automóviles.
SORTEA multitud de regalos.
500 páginas. 1.000 grabados.
Mapas en colores.

Precio: 1,50 pesetas en rústica y 2 encartonado.

ANUNCIOS

Reclamos, noticias, artículos industriales y esquelas de defunción, de novenario y de aniversario en todos los periódicos, con los mayores descuentos, en

LA SOLUCIÓN
San Vicente, 12; teléfono 1.457. Madrid.
Pedit tarifas gratis.—Combinaciones económicas.—Propagandas especiales.

GAYETANO DEL PINO

SUCESOR DE

C. DEL PINO Y COMPANIA

Gran premio en la Exposición del Progreso celebrada en Madrid con motivo de la visita de Mr. Loubet.

Antiguas especialidades

Oloroso: Tres cortados
Jerez cristal: Marca Ladies
Chianti blanco español
Cognac jerezano y
Vermouth champagne "Santa Elena"

¡GRAN NOVEDAD!

Productos patentados exclusivos de esta casa.
WHISKY QUINADO.—PONCHÉQUINADO.—CHAMPAGNE QUINA

Representantes en Madrid
J. Vasco, Atocha, 25, segundo.
Bilbao, Raimundo Lulio, 2.

La Confianza

Gran Almacén de Muebles

Luna, 11 (Palacio del Marqués de Monistrol)

Tapicería y ebanistería desde lo más lujoso y elegante, hasta lo más modesto. Esta casa, por sus grandes existencias y lo económico de sus precios, es la primera de Madrid, y nadie debe comprar muebles sin antes visitarla.

Se encarga del amueblado y decorado de habitaciones, casinos, dependencias, Diputaciones, Ayuntamientos, concediendo grandes facilidades para el pago.

Representante:

J. Salgado de Trigo