

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIII

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

Madrid, Sábado 1 de Abril de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.014

## LA CRISIS

A última hora de la tarde de ayer llegaron á nosotros rumores vagos de que algo grave se avecinaba, y que podía tener como consecuencia la inmediata dimisión del Gobierno presidido por el señor Canalejas.

Nada pudimos concretar con visos verosímiles, y preferimos guardar silencio. Por la mañana dichos rumores recibían completa confirmación, y en el Consejo celebrado la crisis total quedó planteada.

Difícil sería concretar ahora su causa verdadera; pero desde luego rechazamos con toda energía el que pueda ser atribuida, como algunos dicen, á una presión de los institutos armados, justamente heridos por las calumnias lanzadas en el Congreso.

Podrá haber existido un disgusto, tal vez exteriorizado en conversaciones privadas; pero ningún acto público ha dado á conocer un estado de ánimo que ahora se quiere explotar en busca de explicaciones á sucesos que nadie encuentra.

Los últimos discursos del citado debate han confirmado la opinión por nosotros sustentada.

En el pum, pum, pum de la pelota radical los muñecos eran los Sres. Maura y La Cierva, y después los prestigios del Ejército.

Respecto á éstos, están tan altos que los pelotazos no han podido llegar á ellos.

A nuestro juicio, esta crisis viene en forma y momentos bien poco oportunos. Era conveniente que el debate se hubiese clausurado de manera que no pudiese volver á resucitar.

Ahora, lo ocurrido se utilizará como arma en España y fuera de ella.

El chispazo de esta tarde en el Congreso es un síntoma que no puede pasar desapercibido.

La verdad se abre siempre camino á despecho de todos los apasionamientos y de todos los espejismos. Esperemos, pues, y que cada cual cumpla con su deber.

Podrán los vaivenes de la política conmovierlo todo, hacer vacilar cuanto haya de más respetable; lo que nunca se conmovió ni ha de vacilar es el buen espíritu del Ejército y de la Marina, dispuestos siempre, en bien de la Patria y del Rey, á cuanto signifique abnegación y sacrificio.

## La ley de Reclutamiento

La actualidad emocionante de los debates sobre el proceso Ferrer han sido causa de que

haya pasado casi desapercibido que el Senado aprobó el martes de esta semana la ley de bases para la de reclutamiento y reemplazo del Ejército, fundada en la adopción definitiva del servicio general obligatorio.

El entusiasmo que sentimos por la idea que inspira el proyecto no nos ha impedido el notar los múltiples defectos que contiene, los cuales hemos evidenciado en varios artículos, y no perdamos la esperanza de verlos corregidos de una manera eficaz.

A pesar de ellos, es justo reconocer que haber sacado adelante dicha ley venciendo el obstáculo que siempre encontraron en la Cámara Alta otras similares, constituye un éxito del Gobierno y un triunfo indiscutible del general Aznar, porque un fracaso hubiese sepultado en el olvido una reforma que se imponía en evitación de conflictos venideros que se presentarían en caso de una campaña.

La dilación por dos años aceptada en el proyecto de que tratamos, la consideran algunos como una lápida debajo de la cual queda enterrado. No se pueden apreciar las cosas tan ligeramente; dos años pasan en seguida, y el problema de detalles estará al final de dicho período en igual estado que hoy, si desde luego no se emprende una obra de preparación en que indudablemente piensa el ministro de la Guerra.

Es necesario hacer la ley definitiva, redactar el reglamento para su aplicación y preparar diversos elementos de que carecemos en absoluto.

Con razón se ha dicho que la victoria obtenida en la aprobación de esta ley, y que somos los primeros en reconocer con el mayor gusto, trae consigo una grave responsabilidad que el Gobierno ha de ver cómo resuelve, si quiera sea en honor de su buen nombre, para no dejar aparejada una situación difícil á los que vengan después.

En la discusión del Congreso, cuando éste examine el proyecto, pueden subsanarse los lunares que tiene y sobre los cuales la opinión es casi unánime. La dificultad mayor era la aceptación del principio por los elementos á quien la reforma perjudica. Lograda aquella, todo lo demás es obra fácil.

Abundan en la ley idealismos lejanos del sentido práctico que siempre debe inspirar á los gobernantes. Este es un achaque antiguo de nuestra legislación, que casi siempre se redacta bajo la tiránica tutela de la teoría y sin escuchar los sanos consejos de la práctica.

Así resultan después las dificultades al llegar al terreno de los hechos, siendo sencillo haberlas evitado previamente con sólo hacerse cargo de la realidad de las cosas y del medio ambiente en que se vive.

Por ejemplo: es una verdad que no tenemos cuarteles en cantidad ni en calidad, para que sean, no ya el centro de reunión agradable que nos pintó el Sr. Canalejas en un discurso, sino tan siquiera un albergue higiénico y decoroso.

Lo es, asimismo, que no se pueden improvisar esas construcciones en el breve plazo concedido para la implantación de la ley. Todos firmaríamos gustosos que esa cuestión estuviese resuelta en una década.

¿A qué viene, por lo tanto, buscarse á sabiendas el conflicto de no tener dónde alojar



Valencia.—Almirante, jefes y oficiales de la Escuadra visitando el Palacio Municipal.

los contingentes que se proyecta instruir y las personas que han de venir en ellos?

La urgencia del momento era la supresión efectiva de la redención á metálico en paz y en guerra, haciendo iguales á todos los españoles en cuanto á poseer la preparación indispensable para ir á campaña.

Y esta preparación militar puede obtenerse con medios sencillos y sin llegar á una igualdad de vida entre los reclutas, que ningún país sostiene ni puede resultar en la práctica.

Tiempo hay todavía de llegar á soluciones viables, y muy de veras deseáramos que la gloria de adoptarlas correspondiese al general Aznar, como le corresponde de derecho el haber logrado hacer triunfar un principio en el lugar en que siempre encontró una valla infranqueable.

Orgánica naval.—Rango y antigüedad.

## Los tenientes de navío

(Conclusión.)

La denominación de capitanes de navío de primera clase es también impropia. Mientras subsista (pues es preciso caminar en el sentido de suprimir esa categoría, innecesaria en la Armada, pero que debe subsistir por ahora), debe denominarse Capitán de navío-General ó General-Capitán de navío.

El único grado subalterno que debe existir en la Armada es el de teniente de navío, porque el de alférez debe considerarse, y así sucede en las Marinas más adelantadas, como el último período de la educación naval, con

término fijo; generalmente, un año, año y medio, todo lo más dos años.

Aun nuestras ordenanzas del cuarenta y ocho, antiguas como son, tienen en este asunto un criterio moderno. Porque también ellas admiten que el alférez de navío no es todavía un oficial, entera y definitivamente cumplido.

En cuanto á los grados de teniente de fragata que ellas establecían y los mismos de alférez de navío y de fragata, respondían á la necesidad de que los oficiales del Cuerpo general mandaban entonces los batallones de Marina, y los tenientes de fragata venían á ser los segundos capitanes, así como los alféreces de fragata eran los segundos tenientes.

Debemos insistir en los ocho años de antigüedad para diferenciar á los tenientes de navío de los de primera clase. De ningún modo debe esperarse á los quince. Por la razón sencilla de que nuestras leyes y reglamentos orgánicos y aun los arbitrios ó recursos necesarios deben tener por norte y guía principal el que jamás, entendiéndose bien, jamás, pueda suceder que un teniente de navío lleve quince años en su empleo ni aun los de primera clase. (En Italia el más antiguo lleva sólo seis años.)

El fundamento de esto no es ciertamente el bienestar particular de los oficiales navales, ni siquiera la satisfacción interior invocada por los que tratan de estas cuestiones. Ambos lados del asunto son ciertamente importantes, pero no tanto como la conveniencia del servicio naval de la Nación. Sería muy fácil demostrar que al permitir que un oficial pase veinte años de subalterno, la Administración comete el mismo error que el agri-

cultor que esperase para vender sus frutos á que éstos estuvieran ya pasados ó por lo menos fuera de sazón.

La Nación tiene derecho á que sus oficiales navales, que le cuestan más ó menos sacrificios, le proporcionen no sólo algún resultado, sino el máximo del resultado posible. El mando en la mar exige condiciones de energía, de vigor físico y moral, que raramente tienen su máximo después de los cincuenta años. Es verdad que hay oficiales muy buenos de sesenta ó más, si; pero, ¡cuánto más aptos no han sido algunos de ellos á los treinta ó á los cincuenta!, ¡por qué haber perdido el máximo de su rendimiento?

Y hay que convenir en que las leyes de ascenso para un Cuerpo de oficiales navales, ó general de oficiales de guerra de la Armada, como muy propiamente se llama el nuestro, no pueden ser las mismas que en otros militares ó político-militares del Ejército y de la Marina.

Se puede ser mejor abogado, mejor médico ó mejor administrador á los sesenta que á los cincuenta ó á los cuarenta años. Pero no se puede ser mejor comandante de buque á los sesenta que á los cuarenta.

El almirante Togo tenía cuarenta y dos años, creemos, cuando tomó el mando de la escuadra que algunos después manejó en la guerra con tan gran discreción y talento militar. Nuestro Médez-Núñez era muy joven cuando mandaba.

El comandante de buque, y más el de escuadra, necesitan (en campaña al menos) las condiciones del «caudillo» en cierto grado. Y si se repasa la historia se verá que pocos, muy pocos han sido ancianos. Los mejores, los sobresalientes, fueron siempre jóvenes. Así don

VÍCTOR HUGO

161

¿Qué hacer de estos fenómenos? ¿Cómo moverse bajo su convergencia? Descomponer esta presión es imposible. ¿Qué desvarío se agrega á todos esos lindes misteriosos? ¡Cuántas revelaciones abstrusas, simultáneas, balbucientes, obscuriéndose por su mismo tropel, especie de tartamudeces del verbo! La sombra es un silencio, pero este silencio lo dice todo. Una conclusión se desprende de ella majestuosamente: Dios. Dios es la noción incomprendible. Esta noción está en el hombre. Los silogismos, las controversias, las negaciones, los sistemas, las religiones, pasan por encima sin menoscabarla.

La sombra toda enterá la afirma. Pero la turbación está en todo el resto. ¡Inmanencia formidable! La inexplicable inteligencia de las fuerzas se manifiesta por la conservación de esta obscuridad en equilibrio.

El universo cuelga; nada cae. La dislocación incesante y desmesurada se verifica sin incidente y sin fractura.

El hombre participa de este movimiento de traslación, y llama su destino á la

160

LOS TRABAJADORES DEL MAR

En todas partes lo incomprendible; en ninguna lo inteligible.

Y á todo lo dicho añádase la cuestión formidable: ¿esta Inmanencia es un ser?

Estamos bajo la sombra. Miramos. Escuchamos.

En las profundidades la gota de agua se hace mundo, el intusorio pulula, la fecundidad gigantesca sale del animalillo microscópico, lo imperceptible ostenta su grandeza, el sentido inverso de la inmensidad se manifiesta; una diatomea en una hora produce mil trescientos millones de diatomeas.

El hombre está obligado á la fe. Creer por fuerza, tal es el resultado. Pero tener fe no basta para estar tranquilo. La fe tiene no sé qué extraña necesidad de forma.

De ahí las religiones. Nada es tan molesto como una creencia sin contorno. Sea lo que quiera lo que se piense y lo que se desee, sea lo que quiera la resistencia que el hombre encuentre en sí mismo, mirar la sombra no es mirar, es contemplar.

VÍCTOR HUGO

157

Es huracán y tormenta; es caos, y contrasta el nacimiento de un mundo.

El bien tiene la unidad, el mal tiene la ubicuidad. El mal desconcierta la vida, que es una lógica. Hace devorar la mosca por el pájaro y el planeta por el cometa. El mal es un borrón en la creación.

La obscuridad nocturna está llena de un vértigo.

No hay fatiga comparable al examen de las tinieblas. Es el estudio de lo borrado.

Ningún lugar definitivo donde descansar el espíritu.

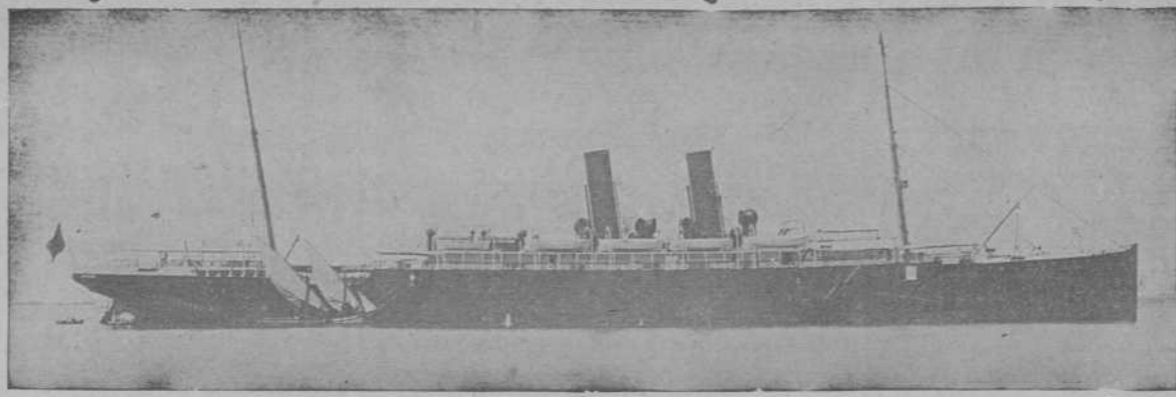
Punto de partida sin punto de llegada.

El cruzamiento de soluciones contradictorias, todas las encrucijadas de la duda ofreciéndose al mismo tiempo, la ramificación de los fenómenos renovándose indefinidamente, todas las leyes vertiéndose una en otra, una promiscuidad insostenible que hace que la mineralización vegetal, que la vegetación viva, que el pensamiento pese, que el amor lance rayos y que la gravitación ame; el inmenso frente de ataque de todas las cuestiones desarrollándose en la obscuridad sin límite,





# Disponible



## 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, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, Ho 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 25 Diciembre; directamente para Singapur demás escalas intermedias que a la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje por Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool, Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de África, 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, Curaçao, 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 Curaçao 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 África. Regreso de Fernando Póo el 2, haciendo las escalas de Canarias, y de la 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.

GRAN ZAPATERIA DE

**José María Santos**

Completo surtido en toda clase de calzado, tanto de lujo como económico. Precios sin competencia. Especialidad en bota de pieza para uniforme.

26, TOLEDO, 26

NOTA.—A los compradores que presenten este anuncio, se les hará el descuento del 12 por 100 sobre el importe de sus facturas.

## “DIARIO DE LA MARINA,”

Almirante, 15, bajo izquierda

MADRID

APARTADO DE CORREOS. NÚM. 320

sr. Gerente del Diario de la Marina

MUY SEÑOR MÍO:

D. \_\_\_\_\_  
 residente en \_\_\_\_\_ provincia de \_\_\_\_\_  
 calle de \_\_\_\_\_  
 núm. \_\_\_\_\_ piso \_\_\_\_\_ se suscribe al DIARIO DE LA MARINA por un (1) \_\_\_\_\_  
 de \_\_\_\_\_ de 191 \_\_\_\_\_

Firma del suscriptor

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

### 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 Pueyrredón, 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 **práctico** y garantiza de que á los alumnos se les inculcan los preceptos religiosos, conduciéndolos fácilmente por el camino del bien.

La educación intelectual se encuentra á cargo de **16 ilustres 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

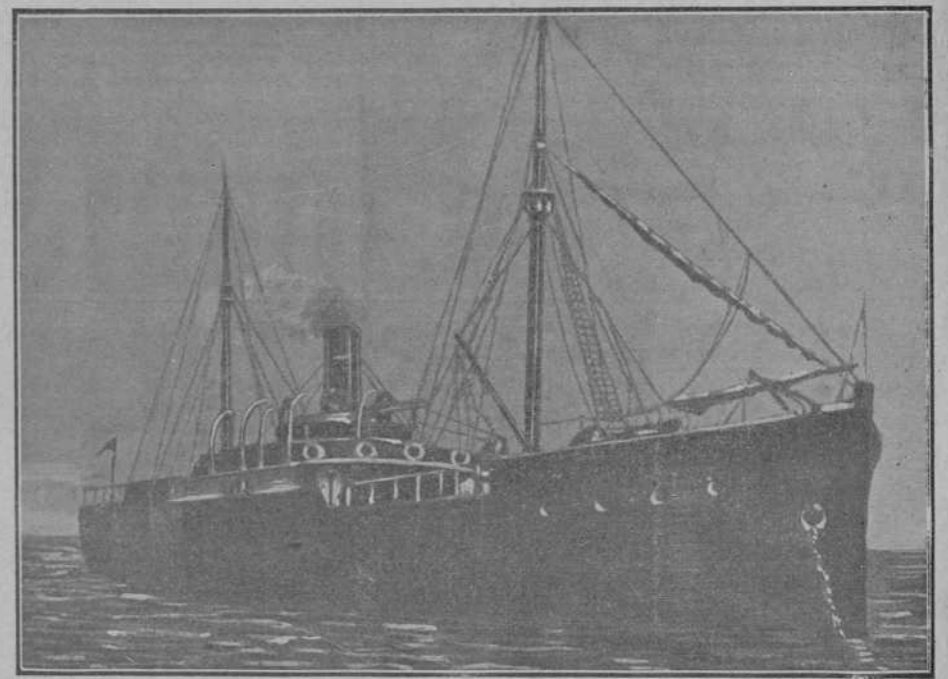
Es decir, que además de las 25 matriculas á honor, este Colegio alcanzó un 59 por 100 de Sobresalientes, 30 por 100 de Notables, 11 por 100 de Aprobados y un solo Suspenso.

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

## 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-Furnes (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furnes); fábrica de cañones de acero, cañones y blindajes de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. de Placencia-Guipúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Kent, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «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 «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burk», 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 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuscher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitite», 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 construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 370 buques de distintas clases.

## Sidra natural de Asturias. Echegaray, 29.



## 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 Trastosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Esparte, 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 Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 898; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; 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 todos 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.

## Gran Fábrica de sombreros y gorras

DE José María Santos 15 y 16, PLAZA MAYOR, 15 y 16

Inmenso surtido en sombreros y gorras de todas clases, á precios muy económicos. Especialidad en gorras de uniforme para el Ejército.

15 y 16, PLAZA MAYOR, 15 y 16

NOTA.—A los compradores que presenten este anuncio, se les hará el descuento del 12 por 100 sobre el importe de sus facturas.

# 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**