

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIV

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

Madrid, Miércoles 14 de Agosto de 1912

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.421

## LOS EMIGRADOS PORTUGUESES

Cuando el Sr. Canalejas haya pasado la vista por los recortes de la Prensa de París, que su secretaria le presenta á diario cuidadosamente ordenados, habrá pegado un sato en su sillón, si es que tales majaderías pueden dar lugar á enfadarse.

Ahora resulta que, según esos periódicos de la vecina República, la España inquisitorial ha hecho su reaparición acostumbrada para perseguir y vejar de una manera injusta á esos desgraciados, víctimas de una lucha política, y que carecen de recursos de vida.

Esto es, que tras un período de varias semanas en que el Gobierno de Lisboa pedía al nuestro que alejase á los emigrados de la frontera, en que los elementos radicales de España y Francia acusaban al jefe del Gabinete de ser débil con los conspiradores fronterizos y consentirles sus manejos, y precisó en el momento que el Sr. Canalejas decide aceptar á lo que se le venía pidiendo, es cuando esa Prensa formula contra nosotros la acusación de crueldad que dejamos mencionada.

¿Cómo aceptar con tales gentes?, se preguntará con razón el ilustre presidente del Consejo.

La cosa en sí misma no merece la pena ni de ser tomada en cuenta; pero constituye una lección que no puede ser olvidada.

En las alturas del Gobierno, y dentro de la seriedad necesaria á lo que integra una nación que siempre ha procedido con la mayor nobleza en sus relaciones con las demás, no cabe dejarse llevar de miramientos y resquemores pueriles; es preciso hacer lo que los deberes internacionales imponen, y absolutamente nada más.

Comprendemos perfectamente los motivos que ha tenido el Sr. Canalejas para adoptar sus determinaciones recientes. Su abolengo democrático, sus convicciones de toda una vida, le impulsaban á demostrar con hechos que no tenía fundamento la sospecha de que apoyaba la bandera de una restauración monárquica en el país vecino faltando á deberes internacionales inexcusables.

Y ante el temor de que tales suspicacias, salidas de Lisboa y acrecentadas aquí por D. Rodrigo Soriano y compañía, pudiesen tomar cuerpo y caracteres de verdad, el jefe del Gobierno optó por disponer el alejamiento total de la frontera de los monárquicos lusitanos.

Los atropellos de los carbonarios portugueses no han de permitir que la tranquilidad sea allí duradera y nuevos disturbios estallarán en plazo más ó menos breve. Pero no deben olvidar que la guarda de su línea fronteriza les corresponde á ellos y no á nosotros. Si no saben ó no pueden hacerlo bien, no es cosa de que España supla sus deficiencias.

Recordemos que durante dos largas guerras intestinas nunca pudo conseguir el Gobierno español que los de París y Lisboa alejasen á los carlistas de las fronteras, que fueron para ellos verdaderas bases de operaciones.

No olvidemos tampoco que en las capitales de ambos países encuentran hoy favorable campo para sus trabajos los enemigos del régimen que en España sanciona la Constitución del Estado.

Y sin dejar de cumplir los deberes de buena vecindad, no pongamos empeño en ayudar á los que prestan auxilio á los que perturbarían á España, si pudieran, y que no hacen más porque les faltan medios y corazón para jugarse la cabeza.

## Maniobras navales

Santiago de Chile, 13.

En las maniobras navales que se verificarán del 1 al 15 de Octubre tomarán parte 25 buques. Estos mantendrán tenen por objeto preparar personal suficiente para las dotaciones de los nuevos dreadnoughts.

## LA GALERNA!

### NAUFRAGIOS EN EL CANTABRICO

200 pescadores á merced de las olas.—Embarcaciones zozobradas.—Naufragios abandonados.

Bilbao, 13.

Durante todo el día ha rizado en el mar un temporal deshecho, que hace temer por la suerte de los infelices pescadores de este litoral, á quienes ha sorprendido la galerna decaídos á sus faenas en alta mar.

Ya por la tarde empezaron á circular noticias confusas de naufragios de los pesqueros. De Ondárroa dicen que no tarían noticias concretas y que en el pueblo reinaba gran ansiedad. De dicho puerto salieron algunos vapores con material de salvamento.

A las tres de la tarde se presentó en la Comandancia de Marina de Bermeo el patrón de la lancha «Divina Pastora», Amalio Anasagasti, para comunicar que á las seis de la mañana y á 30 millas al Norte del cabo Machichaco, vió quilla al sol al barco pesquero de Bermeo «Nuestra Señora de Lourdes», y á una ocho tripulantes agarrados á un madero luchando con las olas.

Agregó el patrón que no pudo prestarle auxilios por el fuerte temporal, y que suponía que los naufragios habrán perecido.

En vista de estas noticias, el alcalde de Barcelona dirigió un telegrama al gobernador participándole que han naufragado algunos de las lanchas boniteras que salieron de aquel puerto en la madrugada última, y que están en peligro inminente de ellas, sin que puedan desde aquel puerto prestarles auxilios por carecer de los elementos precisos para ello.

Ruega al mismo tiempo á los navieros de este puerto que ayuden con sus vapores á prestar socorros á los infelices pescadores que luchan con las olas, é interesa también que se dé aviso á San Sebastián y á los puertos inmediatos para que coadyuven al salvamento.

El gobernador telegrafió inmediatamente demandando auxilio á los puertos de San Sebastián, Zumaya, Ondárroa y Lequeitio.

Más tarde se ha recibido nuevo despacho del alcalde de Bermeo diciendo que el patrón de la lancha «San Andrés», llegada al puerto, vió á tres naufragos sobre un palo á 30 millas Norte del cabo Machichaco, ignorando á qué pesquero pertenecen.

El gobernador se muestra muy disgustado porque hasta las tres de la tarde no dió el alcalde de Bermeo noticias de lo que ocurría, y se han perdido muchas horas en la organización del salvamento, cuando se ha podido hacer en las primeras de la mañana, con un poco de más celo por parte de aquella autoridad local.

Más tarde han llegado á Bermeo, salvados por el patrón Pedro Zabala, dos naufragos de la lancha «Arrieta», que salió tripulada por ocho hombres, todos vecinos de dicho pueblo, y de los que seis han perecido.

Las últimas noticias recibidas de aquel puerto manifiestan la justa alarma del vecindario, pues á las nueve de esta noche no se tienen noticias de la suerte corrida por las tripulaciones de 22 pesqueros.

Aquellas autoridades ruegan que se pidan constantes noticias á los pueblos de la costa para calmar en lo posible la horrosa angustia de tantas familias.

Veinte ahogados.—Lanchas desaparecidas.

Bilbao, 14.

Son tristísimas las últimas noticias de Bermeo.

Se tienen noticias seguras del número de víctimas. Hasta ahora son 20 los ahogados, y se teme que hayan perecido la mayoría de los que tripulaban en las 20 ó 21 lanchas que faltan.

También comunican que acaba de entrar en aquel puerto la lancha «Santísima Trinidad», anunciando sus tripulantes que en poses de ellos van la «Jovana», «Eulalia» y la «Ata Kurtzko», ambas de la matrícula de Bermeo.

Faltan noticias de las siguientes lanchas de la matrícula de Ondárroa:

«Dominio», «San Juan», «Nuestra Señora de Guadalupe», «Elgoren», «Santa Catalina», «Ave María», «San Evaristo», «San Nicolás», «Corazón de Jesús», «Santa Rosa», «Donat», «Virgen del Puerto», y los vapores «San Andrés», «José Antonio», «San José Mayor», «San José», «Duval», «San Antonio» y «Alba».

La galerna en San Sebastián.—El «Halcón» en peligro.—Suspensión de la regata á Guetaria.—Barcos con averías.

San Sebastián, 14.

A consecuencia de la galerna, el «Halcón», que estaba fondeado en la bahía, estuvo en peligro, pues se le rompieron las amarras, y

al querer esbir fuera de la barra le pilló un golpe de mar.

Por fin, después de una larga manobra, consiguió el práctico darle fondo detrás del «Giralde».

Un fuerte golpe de mar rompió los cristales del ventanal del Club Náutico, y con dificultad se cerró el portón de entrada para evitar que el agua penetrara en el salón.

El temporal ha arrojado á la playa, destrozadas, muchas embarcaciones. Una trahera denominada «Titanic» apareció rota en dos pedazos.

Desde primera hora de la mañana se decidió suspender la regata á Guetaria.

El Rey y un público numeroso han contemplado á diferentes horas el espectáculo imponente del mar embravecido.

El pallebot «Constanza», que venía de Zumaya con averías en la arboladura, tuvo que fondear en Pasajes y le faltó poco para naufragar.

Cerca de las rocas del Castillo recogieron unos pescadores al baidro «Mosquito», que había perdido las amarras.

Los tripulantes del «Giralde» tuvieron que recoger al «Gijón» y se lo entregaron á los prácticos.

En la pleamar de esta madrugada la violencia del oleaje fué tal, que se elevó hasta el paso y rompió más de 30 cestas.

En las primeras horas de la noche amainó el temporal.

En el puerto de Santander.—Embarcaciones de arribada.

Santander, 13.

Se han recibido insistentes preguntas de Bilbao si aquí se tenían noticias de los pesqueros, y efectivamente han arribado varios de la matrícula de Bermeo, Ondárroa, San Sebastián, Fuenterrabía y otros puertos, pero faltan muchas de las que se consignan en la pregunta y es fácil que hayan podido ganar los puertos de Suances y San Vicente de la Barquera.

Aquí existe entre la gente de mar el temor de que algunas de dichas embarcaciones hayan zozobrado por la intensidad de la galerna y la rapidez con que se desató.

## El tránsito por el Canal de Suez

El Consejo de Administración de la Compañía Marítima de Suez ha acordado que desde 1.º de Enero próximo dismituyan en 0,50 pesetas los derechos de tránsito por el Canal.

La tarifa por tonelada que registró de 6,25 pesetas para los buques cargados, y de 3,75 para los que voyen en lastre.

## Información de Marina

### Movimiento de barcos.

Salieron: De Greo, el «Temerario». De Muros, los guardapesos «Dora» y «De fin», «Gaviota», y el «Hernán Cortés». De Melilla, el «Vasco».

Entraron: En Cartagena, el «Extremadura». En Murcia, el «Hernán Cortés». En Idem, los guardapesos «Delfín», «Dorado» y «Gaviota».

En Barcelona, el «Temerario». En El Ferrol, el «Delfín», el «Dorado» y el «Gaviota».

Fondearon: En Melilla, el «Vasco Núñez de Balboa». En Villagarcía, el «Hernán Cortés».

Del ayudante de Marina de Bermeo: A 50 millas del cabo Machichaco naufragó la lancha bonitera «Compañía», de este puerto, pereciendo ahogados el patrón y cinco tripulantes, y habiendo sido salvados dos por la «San Pedro», de ésta.

### Reales órdenes.

Destina á la escuela al teniente de navío D. José Morgado.

Nombra comisario interventor de las provincias marítimas de Levante á D. Francisco Rea.

Item ordenador del apostadero de Cádiz al de Marina D. Manuel Arjona.

Item comisario interventor de las provincias marítimas del Norte al comisario D. José Marasá.

Item (interino) interventor del apostadero de El Ferrol el contador de navío de primera D. José Fontenla.

Dipone que el contador de navío de primera D. Antonio Pastor quede en situación de excedencia forzosa.

Destina á la Intervención central del ministerio al fidei D. Adolfo Calenti.

Nombra comisario interventor de las provincias marítimas del Noroeste al fidei D. Ramón López de Arenosa.

## EN LOS MARES DE HIELO

### A cañonazos con los «icebergs».

El comandante del crucero yanqui «Birmingham», al regresar hace pocos días al puerto de Nueva York de un viaje de exploración por los parajes donde se perdió el «Titanic», ha relatado el siguiente hecho: «El 3 de Julio mi buque atravesaba una zona brumosa.

Sus faros eléctricos no podían romper las nieblas.

Como el sitio por donde navegábamos era peligroso, doblé el número de vigías y ordené que fueran tomadas constantemente las enses. De pronto, uno de los vigías avisó de que ocurríamos peligro.

Detúvose el barco, y yo subí al puente para examinar la situación.

El «Birmingham» había entrado en una especie de callejón formado por gigantescos «icebergs», bloques de hielo de unos ochenta pies de altura.

Muy alarmado, observé que los «icebergs» se aproximaban.

Íbamos á ser cogidos entre sus gigantescas masas, y aplastados.

No quedaba tiempo para salir del callejón. Entonces tuve una inspiración repentina.

Mandaba un barco de guerra. En los barcos de guerra hay cañones.

Di una orden, y los artilleros corrieron á las baterías.

Y rompieron un fuego terrible contra los «icebergs».

La medida fué radical y de pronto resultado.

A los quince minutos los «icebergs» habían sido destruidos, y de sus moles sólo quedaban centenares de pequeños fragmentos, que el mar convertía en juguetes de sus olas caprichosas.

En vista del buen éxito del cañoneo, nos decidamos á perseguir las montañas de hielo flotante y á bombardearlas.

Hemos destruido infinitud de ellas.»

Los periódicos aconsejan al Gobierno que en la época del desierto, cuando se hace peligrosa la navegación por las costas de Terranova y de Nueva Escocia, sean enviados buques de guerra, por medio de torpedos y balas de cañón destruyan los «icebergs» y eviten así ocurrencias catastróficas marítimas.

## Barco en peligro

Montreal (Canadá) 13.

El «Corrigent» ha chocado con un banco de hielo.

El «Scandinavia», el «Chembly» y otros barcos han salido en su socorro.

## HOSTILIDAD LATENTE

### Francia y Alemania

Contra el acuerdo franco-ruso.

Berlín, 13.

Los periódicos de esta capital, y en general casi todos los del Imperio, comentan en tonos amenazadores los recientes acuerdos de Francia y Rusia y el aumento de armamentos navales de Inglaterra.

La Post dice: «Que los armamentos proyectados por M. Churchill no han dejado de ejercer influencia en la política naval de Alemania, lo han dicho ya los órganos oficiales.»

«Pero podemos afrontar el porvenir con calma, porque tenemos la seguridad de que los que tienen la responsabilidad de los armamentos no se dejarán sorprender. Estamos tranquilos, y si Austria está á nuestro lado, nos alegramos cordialmente.»

«Por lo demás, seguimos fieles á la divisa de Bismarck:

«Nosotros los alemanes no tenemos en el mundo más que á Dios.»

### Cortesías obligadas.

París, 13.

Hasta hoy no se ha sabido detalladamente el incidente ocurrido á M. Poincaré en su encuentro con la escuadra alemana.

Cuando el «Condé» encontró el segundo navío de la escuadra alemana—un acorazado flamante,— los dos navíos estaban á unos dos kilómetros uno de otro.

El acorazado alemán izó el pabellón de contralmirante. El «Condé» había arbolado el de ministro.

Según el reglamento internacional, el pabellón de contralmirante debe saludar primero al de ministro.

El navío alemán amainó su marcha, paró casi, y preguntó con las señales marítimas: «¿Está á bordo la perenna indiscreta?»

El «Condé» no respondió. Al cabo de diez minutos, el acorazado alemán saludó, y el «Condé», después de contestar, dijo: «Con las gracías del presidente del Consejo.»

## LA MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA

### LO QUE HA SIDO, LO QUE ES Y LO QUE DEBERÍA SER

Conferencia leída en la «Asociación de la Prensa de Baleares», la noche del 28 de Junio de 1912, por el señor capitán de navío D. Ricardo de la Guardia, ingeniero hidrógrafo, comandante militar de Marina de Mallorca.

Señores:

Por atrevimiento é inmodestia pasará después luego el presentarse á leer una conferencia en un Centro de la naturaleza del que nos alberga, asilo de personas competentes en las distintas ramas del saber humano, quien cual yo no cuenta especiales aptitudes para ello; y, más aún, si se tiene noticia de que antes de haber sido requerido para tal cosa, yo, de motu proprio, me había brindado.

Pero como si bien carezco de ciertos recursos no me falta el aplomo que da la experiencia, dentro de la especialidad de que voy á ocuparme, á la que he dedicado las energías de mi vida; y, además, padezco una obsesión por difundir ciertas convicciones que estimo saludables para la Patria, subordinando el amor propio á la alteza de la idea, aprovechando la oportunidad de exponerlas, máxima cuando ya en los últimos confines de mi carrera militar no han de tomarse estos afanes como hijos de particular egoísmo.

Sírvame, pues, de excusa tan sincera declaración, y sin más preámbulo entro desde luego en materia.

La Marina de guerra, proclamada dicha, comenzó en España al advenimiento de la Casa de Borbón.

Dada los albores de la historia hasta esa época sólo pueden contarse expediciones llevadas á cabo por gentes de armas, que regidas por la férrea mano de tetrápidos caudillos se aventuraban á combatir, bien en extrañas costas, bien á flote, tripulando embarcaciones previamente contratadas ó adquiridas.

Hubo, sin embargo, especialistas en estas empresas que han legado sus nombres á la posteridad, juntamente con los de strevidas navegantes, tanto más veleros cuanto mayor era su ignorancia respecto á los descubrimientos que andando el tiempo elevaron á ciencia la náutica; así como reyes que les dieron una ordenanza, poniendo á su cabeza adelantados, almirantes y capitanes generales; llegando el dédimo Alfonso de Castilla hasta crear con un arsenal la primera atezana; pero todo ello no pesó de ser un conjunto embrionario de lo porvenir.

Agrupándose en regiones formáronse las llamadas Marinas vizcainas, castellana y aragonesa, que pusieron á raya á ingleses, moros, holandeses y turcos, llegando la última á señorearse en tales términos del Mediterráneo en los siglos XIII y XIV, que según gráfica expresión de Roger de Lauria, ni los peses hubian de levantar la cabeza si no llevaban grabado en ella el escudo de las barras; y sin contar numerosos hechos de menor fuste se alzaron tan sonadas victorias como las de Nápoles, Constantinopla y Puerto del Conde, donde perdieron los genoveses once mil hombres; la batalla de Malta, en que murió el almirante provenzal Cornuto; la del Tajo, contra portugueses; la de Rochela, y la que le siguió luego (año de 1372), costándole á Francia ocho mil prisioneros, incluso el general que los mandaba; se consumaron repetidos desembarcos en Inglaterra, y contribuyeron grandemente también al éxito de la célebre lucha en el Silido y á las rendiciones de Sevilla y Málaga, apoderándose en años venideros del Peñón de Vélez, Oán, Bagia y la Goleta, brillante epopeya coronada en 1571 con el último hecho glorioso é imprescedero de los Austrias: me refiero el épico combate de Lepanto.

Como resumen del siglo XVI podemos decir que en todo él, con raras intermitencias, se ocuparon las huestes marineras en expediciones lejanas, entre las que descoló notablemente la victoria de las Azores, y que terminaron cuando la pérdida de la Invencible, señalándose los nautas españoles como los más aventajados en el Pilotaje y la Cosmografía.

Pero fué tal la influencia que, sin duda, tuvo en el ánimo de nuestros antepasados aquel desastro, dado el natural imprononable de la raza, que en la siguiente centuria ya carecíamos de poderío naval, y si conserváramos las colonias, aunque no sin perder algunas islas, era gracias á las rivalidades de Francia é Inglaterra.

La navegación se abandonó en términos que apenas había quien se dedicara á ella, pasando á los extranjeros el poco tráfico que se realizaba.

Así las cosas, el cardenal Alberoni, ya rei-

nando el duque de Anjou, de quien fué predilecto, con clara evidencia extraordinaria concluyó la ventaja que daría crear un poder naval, ilustrado y competente, que respaldara a las necesidades de nuestro vasto imperio ultramarino, encargándose a la vez de la vigilancia del litoral; y, exponiéndolo al pensamiento de Patiño, se entregó en sus manos, por lo que resultó éste el verdadero fundador de aquella nueva institución, obra que prolegieron Ensenada y Arriaga en tiempos sucesivos.

Entonces se formaron Cuerpos especiales para la Armada, se estableció la compañía de guardias marinas que había de nutrir al llamado general, se organizaron los primeros batallones de Infantería para guarnecer los buques, se ordenó la Administración y se levantaron los arsenales de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, unos en pos de otros, a todo costo.

Las remesas de caudales que venían de América, que eran importantísimas, se invertían en mucha parte construyendo buques; y, estimulados por las históricas palabras del nieto de Luis XIV: *A la mar, madera*, se inauguró alanzar la supremacía lanzada al agua muchas construcciones.

Carecían éstas de tripulantes idóneos; no tenían personal bastante para dotarlas; el régimen y la disciplina eran deficientes, porque los reglamentos y ordenanzas estaban confeccionándose y en estudio; pero, ¿qué importaba? La cuestión era poder presentar una lista de buques que aventajase en mucho a la de las Potencias que más tenían, y así llegamos a contar, en el apogeo (año de 1793), 78 navíos, 52 fragatas, 10 corbetas y 436 embarcaciones menores.

El siglo XVIII, que fué una continua campaña, transcurrió entre esperanzas y afanes, dada nuestra varia suerte en el mar; pero sonando más las adversidades que los éxitos; y comenzó el siguiente con prevención de tal naturaleza, que cuando nadie memoraba el combate de Tolón, en que D. Juan José Navarro solo con sus 12 malos navíos, porque nuestros aliados no lograron tomar parte en la acción, consiguió mantener el mar de batalla contra 32 ingleses, todo en cambio gemían bajo el peso de la derrota de Trafalgar, no an infuista como se ha apreciado, si se considera que tuvimos que habérnoslos con dos contrarios sucesivos, dado que a los estragos del combate siguieron los impetus desastrosos de un tempestad; y sin que lograrse levantar el ánimo la compensación alcanzada por Ruiz de Apodaca casi en las mismas aguas poco tiempo después, al rendir una escuadra de cinco navíos y una fragata con 3 674 tripulantes.

[Trafalgar] Es un error suponer que la ruina de nuestro poder naval de entonces proviene de esa adarga lucha, toda vez que a pesar de ella todavía contábamos con 42 navíos, 30 fragatas, 20 corbetas y 15 urcas, que se dejaron fenece por consunción y abandono en los arsenales, juntamente con los seis buques sometidos en Cádiz, ya mencionados, más los 12 que, por negocio escandaloso, se adquirieron a Rusia, en adelante (1818).

Lo positivamente cierto es que aquella sangrienta aventura a que desgraciadamente nos llevaron, y cuyo desenlace había sido previsto, hasta cierto punto, sirvió de pretexto (esta es la palabra) a la nerviosidad nacional, para dejar se desbordaran sus condiciones antinavísimas, sobreponiéndolas a toda razón y conveniencia.

Y buena prueba de ello es que la escuadra entera de que disponía Gravina, ó sea 15 navíos, no valían 30 millones de pesetas; de modo que, como una mitad de ella regresó a puerto, a pesar del fuego y del vendaval, las pérdidas materiales llegarían, al acaso, a la cuarta parte de lo que ahora cuesta un acorazado. El desastre real vino luego, originado por los Gobiernos, que consistieron en que por desidia, malquerencia, falta de recursos, presiones de la opinión... ó lo que quiera que fuese, en unos treinta años perdimos, por falta de creencia, aparte de las mermas ocasionadas por las guerras, la friolera de 48 navíos y 35 fragatas.

Pero las discrepancias entre lo que han dicho las crónicas, la leyenda, los aliados y el enemigo, han desfigurado de tal modo los hechos y consecuencias de aquel combate, en lo que nos atañe, que resulta difícil dar cuenta exacta de la verdad, no teniendo un decidido empeño en esclarecerla.

Concretando: la Armada española, que había renacido con Felipe V y progresado bajo Fernando VI, obtuvo su mayor auge con Carlos III, desahaciéndose en tiempos de Fernando VII.

Tardó en formarse cosa de noventa años, y desapareció aniquilada en poco más de diez, sin que faltara quienes achacasen la culpa de ello al *Desecado*, toda vez que, además de ser autor de la famosa frase *Marina poca y mal pagada*, contraposición de la de Felipe V, era conocido por distintos conceptos su poco apego a la institución naval, a lo que suponían no ser ajeno el papel que en la regencia y Cortes de Cádiz habían desempeñado algunos de los más notables generales de la Armada; pero este aserto, sin dejar de tener verosimilitud, no es rigurosamente exacto.

En la época que nos ocupa la Marina fué tan pésimamente atendida en todas las condiciones, que la oficialidad se encontraba en la mayor penuria; y hubo veces que los equipajes quedaron reducidos a mantenerse sólo de maíz, como ciertas bucatas.

En 1812, con las Cortes liberales el comandante general del departamento de Cartagena tuvo que vender hasta los puños de sus bastones para atender el sustento de la familia.

Ente 1815 y 1816, con el Rey absoluto, cierto teniente general recibía una paga al día, y se consideró feliz consiguiendo su hija para el Hospital, donde falleció; pues varios otros jefes consta oficialmente que murieron de hambre.

En 1821, con la Monarquía constitucional, fué arrastrado en El Ferrol el comandante del arsenal porque nadie cobraba su sueldo; como al él, que ya tenía empeñados hasta sus cubiertos, tuviese la culpa de ello.

Y en 1833, a un jefe de la escuadra le debían ciento veinticuatro meses de sueldo; es decir, que llevaba más de diez años sin cobrar, y consideró gran fortuna que, como aquel su compañero ya citado, se le concediera una plaza en el hospital, donde permaneció hasta que Dios dispuso de su alma.

De modo que, como vemos, aun con los sistemas y Gobiernos que sucedieron, varían, lo que queda inmutable el desapego y la ingratitude para tan leales servidores, y ya podrá imaginarse qué esmero habría para el tratamiento material, cuando de tal trato eran objeto las personas, a pesar de sus lamentaciones.

A mediados del pasado siglo XIX, y cuando sólo contábamos en servicio la insignificante flota de un navío, cuatro fragatas, dos corbetas y nueve bergantines, un ministro entusiasta adquirió tres vapores, planeando un programa de construcciones que, si bien restringido, hizo renacer la esperanza entre los que se ocupaban en la cosa pública; y llegamos a poseer unas cuantas fragatas de hélice, que nos permitieron hacer recordar en las costas del Pacífico que aún había en el mundo sangre española.

¿Con qué recursos? Con los de siempre: con ninguno; aquellos barcos, abandonados a millares de leguas de la Patria, lograron su regreso gracias a la Divina Providencia.

Y así, entre luchas intestinas, que reclamaron los auxilios de las fuerzas de mar, llegamos a la guerra con los Estados Unidos, tan reciente aún que las heridas no están cicatrizadas.

¡Gloria eterna a los héroes que marcharon sin esperanza al combate, en acatamiento de la disciplina, batidos se como leones y su cumplimiento como mártires!

Henos aquí ya ante la actualidad. España vuelve, por tercera vez, a no contar con Marina de guerra: tenemos, si, una nacional para los servicios políticos y cumplidora de su cometido con tan buen deseo que supera a los médicos; pero con la que no puede contarse para los efectos de un conflicto exterior.

En ella prestan su concurso buques como la histórica «Numancia», que cayó al agua hace cerca de cincuenta años; y el «Pelayo», que va camino de los treinta; luchando ambos hoy a duras penas con las inclemencias de la costa marítima.

Los cruceros protegidos, que no pasan de cuatro, y otros tantos destroyers, también mayores de edad, se emplean ahora en comisiones inadecuadas, ayudando a la media docena de cañoneros con que se sostiene nuestra comunicación con las posesiones africanas, gracias a las frecuentes visitas que todos hacen al arsenal de la Carraca.

Y si unimos a éstos cinco pequeños torpederos ó igual número de coheteros (que no otro nombre merecen) repartidos por las costas para las atenciones fiscales, la vetusta escuela «Nautilus» y el veterano «Ghaldas», que cuando vino a nuestras manos, dedicándole luego a transporte regio, ya había sido buque de recreo particular, tendremos la lista completa de nuestras fuerzas a flote.

Es verdad que en estos momentos se construyen tres modestos acorazados, otros tantos cañoneros y destroyers, más 12 torpederos; pero cuando entren en servicio ya habrán desaparecido los actuales, y la mejoría no será mucha, aunque desde luego apreciable, porque los buques de combate, por lo menos, son la última palabra en su género, distando bastante de lo que poseemos; y hay que confesar que en ellos se ha sacado todo el partido posible de su relativo pequeño tamaño, debiendo considerarse como un acierto haber conseguido montar 20 cañones de 4 10 centímetros y 8 de 30,5 (que hacen fuego por ambas bandas), contando sólo con 15.700 toneladas, y sin que padezca la velocidad, que se acerca a 20 millas.

Pero ¿por qué hemos de ir siempre a la zaga de lo más moderno, cuando se trata de Marina? Sustituimos los buques de vela con vapores de ruedas cuando entonces navegaban hasta navíos de hélice; después hemos hecho cruceros protegidos, imitando ya los acorazados en todas partes; y en estos momentos que construimos buques a la moderna, les limitamos el tonelaje precisamente cuando en el extranjero se tiene constantemente a aumentar.

Apegados al método y al orden, parece que somos como incapaces de subir una escalera más que peldaño a peldaño, aunque tengamos fuerza y longitud de piernas suficiente para monterlos de dos en dos ó tres en tres; lo cual en ocasiones presenta su ventaja. Díganlo si no los prusianos y japoneses; de seguir estos procedimientos sistemáticos,

ni los unos harían sombra a Francia, ni los otros hubieran escaermado a Rusia.

Y conste que al expresarnos así, a pesar de la situación oficial, que lógicamente me veda la crítica, lo hago sólo desde el punto de vista técnico, en que las opiniones son libres, pero con toda clase de sa vedades y repeticiones. (Continuad.)

## MELILLA

### Reconciliación de cabillas.

Melilla, 13.

En el santuario de Sidi Embrek se ha celebrado una gran fiesta para solemnizar la reconciliación de algunas importantes fracciones de la cabilla de Banisid, que desde hace ya bastantes años estaban enemistadas.

La reconciliación se ha debido a las gestiones personales hechas con los notables de unas y otras por el capitán de la sexta «compañía» de Policia, Sr. Arana, secundado por los tentantes Riscatel, Riaño y López.

Se eligió como sitio adecuado para hacer las paces el santuario. Desde muy temprano se hallaban allí todos los oficiales de la «compañía», con fuerzas a sus órdenes. A las nueve empezaron a llegar los cañes y cabos de cabilla con reses vacunas y lanares, que sacrificaron, según la costumbre.

Después se corrió la pólvora y se celebraron otros festejos, que fueron presenciados por más de 2 000 indígenas.

A la media hora llegaron el coronel Villalba, con varios jefes y oficiales y los chefs de la cabilla.

Los moros dicen que nunca se ha celebrado una fiesta tan grande.

A las cinco empezó a desfilir la concurrencia, después de dejar una limosna al Mokneda para el arreglo de los desperfectos de la mezquita.

### Política de stracción.

Melilla, 13.

Impreso en árabe y en español se ha repartido el siguiente manifiesto:

«El lunes próximo se inaugurará los trabajos que España se propone llevar a cabo para construir caminos que vayan desde Yezanem el Zato por Tifzor y de las posiciones del Kart. Todos los moros que deseen trabajar, habiten la orilla derecha ó izquierda del río, podrán efectuarlo sin el temor de que se les imponga castigo alguno aunque hayan formado parte de la herka ó se encuentren todavía en ella. España olvida lo pasado y perdona incondicionalmente a los que han sido hasta ahora sus enemigos, inducidos por malos consejos ó por error. Sabe que las cosechas de este año han sido escasas, que los frutos recoigidos en Argelia no han sido completos como otras veces y que la miseria amenaza a la región, y dejándose llevar de sus generosos sentimientos, acude en su auxilio ofreciéndoles trabajo para que puedan subsistir con sus productos a las más perentorias necesidades.»

Los que deseen trabajar se presentarán sin armas el lunes ó días sucesivos en Tifzor, Iz Hafen, Nueva Tixira, Yaduman, Zeluan, Monte Galba y Muley Rchid a solicitarlo. El trabajo durará de seis de la mañana a seis de la tarde, con un descanso antes del mediodía y otro de dos a dos de la tarde, y los jornales serán por lo menos de dos pesetas; los que tengan algún oficio pueden ganar hasta tres pesetas. Terminada la jornada podrán regresar libremente a sus poblados los que habitan en la orilla izquierda y a sus respectivas cabillas los uad-setut, banibuyagis y bentukils. Quienes lo deseen podrán pernotar en los poblados de nuestro territorio si tienen casa ó personas que voluntariamente les den hospitalidad.

Los moros que perteneciendo a cabillas comprendidas en la zona ocupada se hallen en la herka ó ausentes de sus poblados, pueden venir desde luego, en la inteligencia que mientras no vuelvan a marcharse no se aplicará a sus casas y haciendas los preceptos comprendidos en la proclama de 16 de Mayo último.

Con objeto de que los traficantes puedan consagrarse también a sus habituales quehaceres, y a fin de restablecer el trato con otros de los que hasta ahora permanecieron aislados de este territorio, desde el próximo lunes se declara libre el comercio entre todos los puntos de las posiciones comprendidas en la zona ocupada y el campo moro, sin otras restricciones que las establecidas por los órdenes vigentes, independientemente de las que se dictaron con motivo de la campaña.

Asimismo se declara libre todo comercio entre el Peñón de Alhucemas y los campos fronterizos.

El cañonero «Vasoo Núñez de Balboa», que se dedica a perseguir el contrabando, ha fundeado en la caía de Tramontana.

Hoy regresará a Alhucemas el coronel señor Gabiá, comandante militar de aquella plaza.

Los moros de Banisid celebraron ayer una fiesta en el santuario de Sidi Embrek, solemnizando así la paz hecha entre las diferentes fracciones de la cabilla.

La reconciliación se debe a las gestiones del capitán de Policia indígena Sr. Arana.

### Impresiones.

El presidente del Consejo manifestó anoche que el Gobierno, según estaba previsto, no ha recibido todavía ninguna noticia del

secretario de la legación de Tánger, señor Aguirre, enviado a Mazagán.

Uno de estos días llegarán los primeros informes. Por lo visto no hay prisa y de ellos nos congratulamos.

Negó el presidente del Consejo que, como afirma un periódico, se hayan aumentado las fuerzas en Melilla.

En este último mes se han mermado en 7.500 hombres, por el regreso a Ceuta de las tropas afectas a aquella guarnición y el cincuentamiento de los soldados de la quinta de 1909.

Respecto de la abdicación de Muley Hafid, el Sr. Canalejas no tenía anoche otras noticias que las facilitadas en el ministerio de Estado a la Prensa.

Tánger, 13.

Comunican de esta población que ha desembarcado el batallón de la Reina.

Para Alcázar salieron 500 hombres.

Las dimensiones entre Uad Cherif y el Rst-suli continúan inquietando.

## Extranjero

### La guerra en los alíes.

París, 13.

En Mourmelon le Grand se ha verificado un concurso mixto de aviación y de tiro, que consistía en colocar el mayor número posible de bombas desde una altura mínima de 800 metros en un rectángulo de 120 metros de largo por 40 de ancho.

Ha obtenido el premio el tentante americano Scott, que en un aeroplano pilotado por Gtembert logró colocar ocho bombas desde 900 metros de altura.

### Empréstito chino.

París, 13.

Aseguran que los Estados Unidos van a realizar una gestión cerca de varias potencias para conseguir el empréstito internacional deseado por China para que la situación financiera de la nueva República pueda regularizarse.

### ¡Ciento ochenta y ocho años!

París, 14.

En Tizovo (Bulgaria) acaba de morir una labradora que tenía ciento ochenta y ocho años.

Había tenido 14 hijos, que han fallecido hace tiempo, y deja muchos nietos y bisnietos.

### Las víctimas de los terremotos.

París, 13.

Las víctimas ocasionadas por los recientes terremotos de Turquía pasan de 3.000. Los habitantes de Amynonto se hallan en situación desesperada, sin hogar, sin víveres y casi sin agua.

### Elecciones presidenciales.

Washington, 14.

Los partidarios de Roosevelt hallábase entusiasmados del arrajo que ha adquirido en estas últimas tres semanas la candidatura de su jefe.

Roosevelt se prepara a recorrer todos los Estados de la Unión para hacer propaganda electoral.

## MARRUECOS

### La abdicación de Muley Hafid

#### El ex Sultán explica su abdicación.

París, 13.

El correspondiente de *Le Matin*, en Rabat que pudo hablar con Muley Hafid momentos antes de emprender éste su viaje, telegrafía a su periódico las siguientes declaraciones:

«Jamás podré ser yo el Sultán que vosotros necesitáis. Me ha dado cuenta de lo que es el proteccionado. Cualesquiera que sean las formas y consideraciones, comprendo que yo no sería Sultán como lo han sido mis abuelos. Yo debía haber sido un Sultán con libertad para proceder a mi albedrío y sin fiscalización: un amo absoluto de mi país.

Tengo necesidad de ser defendido y sostenido contra las codicias extranjeras; reducido a mis propios recursos, no tengo fuerza suficiente para hacerlo, y por eso me he confiado a Francia, a quien amo y admiro. Me marcho, porque deseo continuar en buenos términos con Francia. Si permaneciera yo siendo Sultán, previo inconvenientes perjudiciales para las buenas relaciones.

Cuanta influencia pueda conservar en mi retiro, la pongo a disposición de Francia; ¿qué más pueden pedirme? ¿Se tem que después de abdicar trate de fraguar intrigas? ¿Para qué? Claramente no sería para intentar crear dificultades a Francia. Si tal fuese mi propósito, si les podría susoltar mucho más graves siguiendo en mi puesto de Sultán, desempeñando un doble papel.

Mi partida prueba en absoluto mi sinceridad y mi franqueza. Comprendo que mi temperamento me llevaría a provocar incidentes, y precisamente porque deseo evitarlos he resuelto irirme.

Deseo y aun necesito mantenerme en buenos términos con Francia. Mi familia y mis bienes están en Marruecos y entre vuestras manos; de manera que, aun prescindiendo de otras muchas consideraciones, mi interés personal, bien entendido, me lleva a seguir siendo amigo vuestro.»

### El háfen y la servidumbre de Muley Hafid.

Tánger, 14. Ha desembarcado el herén de Muley Hafid, trasladándose las mujeres y los esclavos al alojamiento que se les tenía preparado en la Alcazaba.

El Sultán embarcó ayer, a la una de la tarde. No pudo utilizar, como se proponía, el «Yebal Darra», por el estado de la barra, y tuvo que aceptar el crucero «Du Chayle». En el «Macedonia», arclado en Gibraltar, tiene perdidos 20 pasajes para su séquito.

Aquí se asegura que Muley Hafid y el Gobierno francés están completamente de acuerdo acerca de los detalles de pensión, residencia y nombramiento del sucesor, y que ambas partes han cambiado cartas diplomáticas en las que se contiene el acuerdo.

### Muley Hafid en Gibraltar.

Gibraltar, 13.

Procedente de Rabat ha llegado, a bordo del crucero francés «Du Chayle», el Sultán Muley Hafid y su séquito, transbordando al vapor inglés «Macedonia», con rumbo a Marsella, desde donde se dirigirá a Vichy.

Después irá a la Mason, y a su regreso fijará su residencia en Tánger.

A cumplimentar a Hafid subieron a bordo el cónsul moro, el coronel francés del destacamento y las autoridades inglesas.

### Operaciones contra el Roghli.

Tánger, 13.

El general Gouraud ha decidido realizar una operación decisiva contra el Roghli, que al frente de una herka de más de 2.000 hombres, formada en su mayoría con los askaris que desertaron de los tabores de Fez y del Grb, sigue arreasando impunemente los adueros de los oharas.

La columna del general Gouraud se compone de cuatro batallones, tres escuadrones de Caballería, media batería de montaña, una de campaña y fuerzas auxiliares de Ingenieros zapadores, ambulancias y Sanidad, en total 5.000 hombres. Como vanguardia lleva unos 200 caballos de Chergaga, al mando del caid Mohamed.

## Los estrenos en el Real

La Empresa del teatro Real nos ruga la publicación de la siguiente nota, muy interesante en estos momentos:

«1.ª La cláusula sexta del pliego de condiciones para el concurso de arriendo del teatro Real dice así:

«De las diez óperas que se habrán de estrenar en los diez años con arreglo a esta condición, tres, por lo menos, han de ser de autor español.»

El arrendatario podrá estrenar las óperas de autor español en temporada de primavera, y en esta caso deberán ser cantadas por lo menos en castellano por artistas españoles ó que posean correctamente el idioma.

Las óperas de autor español «deberán ser propuestas por el ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, previo informe de la Real Academia de San Fernando y con seis meses, por lo menos, de antelación al comienzo de cada temporada», haciendo desde luego entrega bajo sello al arrendatario del material de orquesta con gran partitura, cuatro partituras de canto y piano y las partes de estudio que sean necesarias.

Los gastos de copias y material de orquesta de estas obras serán a cargo de la Empresa», quedando el material de su propiedad.

Si el autor de la ópera «no pudiera permitir dicha copia», la Empresa le abonará al alquiler en cada temporada que no sea inferior a 500 pesetas si la ópera es en tres actos, a 300 si es en dos actos y a 150 si es en un acto.

Los derechos de autor de las óperas españolas no serán inferiores a los que la Empresa pague por las mejores obras extranjeras.

En el caso de que no hubiese obra nueva española, la Empresa «deberá estrenar obras extranjeras en sustitución de aquellas.»

El párrafo quinto de la anterior cláusula, en que se alude al caso de que el autor no pudiera permitir la copia de sus materiales, está redactado así porque desde que se fundó la «Sociedad de autores y compositores españoles» éstos vienen obligados a confiar la copia de sus obras a la Sociedad, que administrando sus intereses alquila su «archivo» a las empresas de teatros sin ningún desembolso previo por los mismos autores. Queda, pues, aclarada la duda de que pudiera ser preciso un gasto de consideración al compositor español que pretenda estrenar su ópera en el teatro Real.

En cuanto a las prescripciones del párrafo tercero de la misma cláusula, cuyo alcance es fácil de comprender, y que ya formaba parte del contrato de arriendo anterior, debemos recordar que a ellas se sometieron el glorioso y nunca bastante llorado maestro Chapí, el ilustre maestro Vives y, según noticias, hace algunos meses D. Emilio Serrano, catedrático del Conservatorio y autor de las aplaudidas óperas «Mitrídates», «Irene de Oirant», «Juana la Loca» y «Conzulo de Córdoba», sin que a ninguno, hasta ahora, se le haya ocurrido protestar de esta legítima tutela del Estado, que la Empresa es la primera en cobrar y cumplir.

2.ª En el «pliego de mejores» presentado al concurso para arriendo del teatro por la actual Empresa, se compromete ésta, además de

cumplir, como es natural, el pliego de condiciones, si aceptar las obras de autores españoles que resultaran recomendadas a este fin por el ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes en los concursos públicos organizados en cada Exposición de Bellas Artes.

Es decir, que por virtud de esta ofrecimiento (convertido ya en obligación de contrato) en vez de las obras que marca el pliego de condiciones, la Empresa viene obligada a aceptar un número indefinido de ellas, siempre que reúnan aquel requisito, además de las que le sean presentadas libremente, aunque sometidos en todo caso para su admisión a las prescripciones de la cláusula 6.ª; y 3.ª Que, como no sólo por indicación contenida en la misma cláusula y por lecciones de la experiencia, que aconsejan ensayar la producción nacional aisladamente y proveyéndola de todos los elementos artísticos necesarios para afirmar su vigor, sino porque otra de las mejores propuestas al tantas veces repetido pliego de condiciones consiste en organizar en las primavera de una temporada especialmente dedicada a estos fines, en ellas, en esas temporadas exclusivamente, se representará las obras españolas que el ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, en cumplimiento de lo prevenido concretamente en el contrato de arriendo, proponga y presente con el turno que les corresponda.

Así, pues, al ministerio y a la Academia de Bellas Artes, y no a la Empresa, es adonde deben enviar sus obras los autores españoles que deseen verlas representadas en el escenario del teatro Real. A la Empresa sólo le corresponde el gratísimo deber de recogerlas con todo el amor y el respeto que merece una manifestación tan preciosa de nuestro renacimiento en el Arte.

Notas políticas

Lo que dice el presidente.

En Gobernación.

Al recibimos hoy el presidente mostrábase muy apesadumbrado por las desgracias ocurridas en algunos puertos del Cantábrico, en los que la galerna tremenda de anteanoche ha ocasionado gran número de víctimas.

Aún no se tienen noticias concretas del número de víctimas, pero tanto el presidente como el ministro de Marina, que ha estado conferenciando con él, calculan que ha de ser grande.

Con este motivo el presidente califica de doloroso desastre lo ocurrido, y se lamentaba de tanta desgracia.

De huelgas.

Siguen en el mismo estado de que ayer dábamos cuenta.

Hablando del mitin ferroviario de Pontevedra y comentando palabras y censuras expuestas por el compañero Barrio, que presidió aquel, protestaba el Sr. Canalejas de la injusticia con que el concejal socialista trataba al Gobierno, acusándole de parcialidad y de rigor.

El Gobierno, y muy singularmente el Sr. Canalejas, ve con simpatía la labor societaria de los ferroviarios y a ella está dispuesto a contribuir en cuanto sea posible; pero esto es una cosa distinta de la labor que algunos, pocos, pretenden, queriendo convertir esa legítima aspiración societaria en un movimiento perturbador de carácter político, y esto no hay Gobierno que pueda tolerarlo.

Esto aparte, el Sr. Canalejas sigue atentamente el desarrollo y curso de las huelgas pendientes, procurando, además de mantener el orden público, llegar a una solución armónica entre los distintos intereses en lucha.

De San Sebastián.

El ministro de Estado ha comunicado esta mañana al residente que allí no ocurre novedad alguna.

S. M. el Rey ha invitado a almorzar a los Sras. García Prieto y Navarro Reverter.

Comisiones y visitas.

Además de innumerables visitas de diputados y senadores que han ido a ver al presidente, ha recibido éste una Comisión de dueños de cafés, restaurantes y chocolaterías para protestar contra el rigor de que son objeto por parte del jefe de Policía, que los obliga a cerrar a hora de nacido temprana, expulsando a los parroquianos que se hallan dentro del establecimiento y poniendo en la puerta del mismo una pareja de gas dias.

Además, les impone multas de 500 pesetas, y detiene a quienes no la pagan en el acto.

El Sr. Canalejas les ha prometido ha-

blar de estos extremos con el jefe de Policía, Sr. Fernández L'ano, y con el ministro de la Gobernación para ver de favorecer cuanto sea posible a estos industriales.

Propuesta de recompensas

por los combates sostenidos en territorio de Beni Sidel (Melilla) durante las operaciones efectuadas desde el 11 al 15 de Mayo último.

Empleos.

Infantería.—Tenientes coroneles: de Cazadores de Ciudad Rodrigo D. Pedro Cavanna Sanz; de Cazadores de Talavera D. Joaquín Muñoz Gallego, y de Cazadores de Cataluña, D. José García Moreno (herido).

Comandante de Cazadores de Tarifa don Leopoldo de Saro Marín.

Capitanes: de Cazadores de Chelona, don José Rodríguez de la Torre; del grupo de ametralladoras de Cazadores de Cataluña, D. Arturo Baquero Ramos; de Cazadores de Cataluña, D. Gregorio Banito Terrazas (herido).

Primeros tenientes: de Cazadores de Segorbe, D. Juan Vallespía Zayas (herido); del grupo de ametralladoras de Cazadores de Segorbe, D. Juan Redondo García; de Cazadores de Ciudad Rodrigo, D. Angel Carnerero Barbado.

Segundos tenientes: de Cazadores de Chelona, D. Santiago Anado Lóriga; de Cerdeña, D. Gonzalo Ramajo Ortigosa.

Caballería.—Capitanes: de Taxilrt, D. Fernando Primo de Rivera y O. Canaleja; de fuerzas regulares indígenas, D. Emilio Fernández Pérez.

Primeros tenientes: de Taxilrt, D. Eduardo Motta y Maginolle; de fuerzas indígenas, D. Arturo Llorca Castresana y D. Miguel Núñez de Prado (herido).

Cruces de María Cristina.

Estado Mayor.—Comandantes: D. Manuel Benedito Martín y D. Gonzalo Celvo Coejo.

Capitanes: D. Francisco Martín Moreno y D. Eduardo Baselga Recarte.

Infantería.—Coronel del regimiento de San Fernando D. Fernando Romero.

Comandantes: de Chelona, D. Gonzalo García Ruiz de Castañeda; de Ciudad Rodrigo, D. Maximiliano de la Dabesa López; de Cerdeña, D. Jilán Serrano Olive (herido); y D. Juan Lasaña Becker (fallecido).

Capitanes: en prácticas de la Escuela de Guerra, D. Miguel Camps Aura; de Policía indígena, D. Enrique Navarro Abuj; de Segorbe, D. José María Barbón y de la Torre; de fuerzas indígenas, D. Francisco Llano Encarnaciones; de Saboya, D. José Arias Rivas, y de Melilla, D. Claudio Temprano Domingo.

Primeros tenientes: de Ciudad Rodrigo, D. Hipólito Domingo Ampuero, y de San Fernando, D. Enrique Cerdana González.

Segundo teniente de la Escuela de reserva de Cerdeña D. Manuel Garzón Rivero.

Caballería.—Coronel de fuerzas indígenas D. Dimas Borenguer Fuster.

Comandante: de Taxilrt, D. Antonio Espinosa Sánchez; de fuerzas indígenas, D. Miguel Cabanellas Ferrer.

Primeros tenientes: ayudante D. Valeriano Weyler Santocasa y de Policía indígena don Pedro Riaño Herrero.

Sanidad Militar.—Médico primero D. Manuel Vegaró Manilla.

Clero Castreño.—Capellán segundo don Pascual Rosa Gil (herido).

Cruces rojas pensionadas.

Estado Mayor.—Comandantes: D. Lino Sánchez Marmol Hernández, D. Gregorio Crebust y López del Hoyo y D. Carlos Espinosa de los Monteros.

Capitán D. Harmanagildo García Alarcón.

Infantería.—Comandante D. Angel Prats Souza, ayudante del general Jordana.

Capitán D. Lino Fernández González, ayudante del general Navarro.

Cazadores de Cataluña. Capitán D. Miguel Benito Marquoz.

Primeros tenientes (Escuela de reserva): don Francisco Escrig Llopis y D. Sisnando Martínez.

Segundo teniente D. Enrique Merdiente Hidalgo.

Cazadores de Ciudad Rodrigo. Primer teniente D. Leopoldo González Céspedes.

Cazadores de Segorbe: Capitanes D. Rafael Morales Lara y D. Nazario Cebreiros Cavillase; primeros tenientes D. Eugenio Castellary Herrero y D. Juan Toribio de Dios, y segundo de la Escuela de reserva D. Esteban Pérez del Bco.

Cazadores de Chelona: Capitanes D. Andrés Martínez Ura y D. Carlos Montemayor Krüsi.

Ametralladoras de cazadores de Cataluña: Segundo teniente D. Amadeo Rivas Viaró. Ametralladoras de cazadores de Segorbe: Capitán D. Emilio Mayoral Fernández.

Regimiento de San Fernando: Capitán don José Abelló Rodríguez Fito.

Primer teniente D. Luis Gujola Legía. Ametralladoras de dicho Cuerpo: Capitán D. Amadeo Trías.

Regimiento de Cerdeña: Teniente coronel D. Arturo Guillermo Gely.

Capitán D. Octavio Peláez Esteus; primer teniente D. Benito de la Brena Casas; ametralladoras de dicho Cuerpo, capitán D. Manuel L'anos Mirlla.

Fuerzas indígenas: Comandante D. Fernando Borenguer Fuster; capitán D. Enrique García Cuevas; primeros tenientes: D. Ramiro Requejo Rosines, D. Manuel Granado Tarnajón, D. José Espinosa Arias, D. Arturo Llopis García, D. José Los Arcos Fernández, D. Francisco Hidalgo de Cisneros, D. Manuel García Martínez; segundo teniente D. Luis Rueda Ledesma.

Regimiento de Mallorca: Coronel D. Manuel Llopis Ruiz.

Ayudante del general López Herrero, capitán D. Antonio Pintilla Barceló.

Regimiento de Saboya: Teniente coronel don Pedro Aguilar González.

Primer teniente D. Luis Rojas Perata.

Regimiento Wad Ras: Segundos tenientes D. Alvaro García de Polavieja.

Regimiento de Melilla: Coronel D. Manuel Figueras Santa Cruz.

Capitán D. Luis Figueras Arizón.

Regimiento de África: coronel D. José Villalba Riquelme.

Segundo teniente D. Luis Cruzada Gayoso.

Capitán en Prácticas de la Escuela de Guerra D. Manuel Moxé Moraleda.

Heridos.—Capitán de Ciudad Rodrigo don Federico Blasco Peralta.

Comandante de San Fernando D. Ricardo de Alarcón y de la Puente.

Segundo teniente de Cerdeña D. Felipe González García.

Capitán de Guadalupe D. Tomás Sanz Arnal, y primer teniente del mismo Cuerpo D. José Torres Quijano.

Caballería.—Capitán ayudante D. Carlos Falanca Martínez Fortín.

Regimiento Taxilrt: Primeros tenientes, D. José Monasterio de Iuarta y D. Juan García Margallo, y segundo D. Cándido Viqueira Fallos.

Fuerzas indígenas.—Primeros tenientes: D. Emilio Marquerie Ruiz Delgado, D. José Sevillano Comillas, D. José Barcoitzegul Manso, conde de L'ibregat, y D. Pedro Alcora Uquijá.

Artillería.—Teniente coronel D. Leopoldo Costa Navarro, ayudante del general Aldeve.

Regimiento de Montaña.—Capitán D. Manuel López Rodríguez.

Primeros tenientes: D. Valentín Morás María Osorio y D. Pedro Cubi lo Avila.

Comandancia de Melilla.—Primer teniente D. Luis del Valle J. v.

Regimiento Montaña.—Capitán D. Francisco Mossa Balanzari.

Ingenieros (Compañía mixta).—Primer teniente D. Francisco Díz Iboleor.

7.º mixto: Teniente coronel D. Francisco Díaz Domenech.

Capitán D. Juan Martínez Fernández.

Sanidad Militar.—Médico segundo D. Pedro Espino García.

Veterinario tercero D. José Crespo Sarrano (herido).

Clero Castreño.—Capellán segundo don Tirso Aldea Sánchez.

Cruces rojas sencillas.

Estado Mayor.—Capitán D. Abilio Barbó Saldaña.

Infantería.—Coroneles: segunda media brigada Cazadores D. Fernando Carrera Garrido y D. Antonio Valljo Vila.

Cazadores de Tarifa: Teniente coronel D. Enrique Marizo Balaguer.

Cazadores de Ciudad Rodrigo: Capitanes D. Juan Crespo Salinas, D. Carlos Grosard Rodríguez y D. Faustino García Pérez; primer teniente D. Gabriel Lozano Pérez; segundo de la Escuela de reserva D. Carmelo Pérez Sánchez.

Cazadores de Segorbe: Teniente coronel don José S. canelbas Ruano, primer teniente D. Rapero Ribro Llovera.

Cazadores de Chioana: Teniente coronel D. Andrés Camacho Cánovas, primer teniente D. Luis de Molina González, segundo D. Leopoldo Manóndez López.

Cazadores de Talavera: Comandante D. Enrique Fernández de Villabrilite.

Regimiento Mallorca: Primeros tenientes: D. Luis Alonso Orduña y D. Ricardo Blasco Arnando.

Regimiento Guadalupe: Teniente coronel D. Francisco Fernández Corredor.

Capitanes D. Manuel Albert y D. Evelio Quintero Gómez.

Primer teniente D. Narciso de Fuentes Carvera.

Regimiento de Saboya: Capitán D. Gabriel Rodríguez Ponce de León.

Primeros tenientes: D. José Jiménez de la Orden y D. Idelfonso Orozco Alvarez Mijares.

Segundo teniente D. Esteban Candela.

Segundos tenientes de la Escuela de reserva D. Pedro López Abillán y D. Carlos Argüelles Tejedor.

Primer teniente del tabo de Alhucemas don Manuel Orgaz Yoldi.

Regimiento Melilla: Primeros tenientes don Nicolás Chacón Manrique de Lara y D. Juan Ramírez Domingo.

Regimiento de África: Comandante don Mauricio Pérez García, capitán D. Carlos Canallas Muñoz, primer teniente D. Blas Gómez Pérez, y segundo D. Ignacio Muñoz Aymons, herido; capitán de Cazadores de Ciudad Rodrigo D. Francisco Banco Rodríguez.

Caballería.—Regimiento de Taxilrt: Primer teniente D. José Aliz Martínez, y segundos tenientes D. Francisco Ruiz Escudero y D. Luis Redondo García.

Regimiento de Lusitania: Capitán D. Isidro Acero Rodríguez; primer teniente D. Luis de San Simón Fortuny.

Fuerzas indígenas: Segundo teniente de la Escuela de reserva D. José Fernández Romero; capitán D. José de la Cuesta y López de Haro, y primer teniente D. Rafael Ibáñez de Aldecoa.

Regimiento de Taxilrt: Segundo teniente D. Alejandro Utrilla Belbel.

Regimiento de Lusitania: Comandante don Ramón España Banqueri; capitán D. Juan Lyrumba Pasoual, primer teniente D. Alejandro Rodríguez González.

Regimiento de Alfonso XII: Capitán don Fermín Salta Vitoria.

Primeros tenientes: D. Mauro Fernández Tejero y D. Luis Moreno Torres.

Instructor del tabo de Alhucemas: Capitán D. Antonio Paracha Parde.

Regimiento de Taxilrt: Primer teniente D. Luis Sánchez Iribien.

Artillería.—Regimiento de montaña de Melilla: Comandante D. Nicolás Mejía Cadrera.

Capitán D. Antonio León Manjón.

Primeros tenientes: D. Enrique Montesinos Choca y D. Joaquín Pérez Salas.

Batería de Harch: Capitán D. Jesús Irizar Egua.

Batería de Texira: Capitán D. Teodoro Montoro Torres.

Regimiento de montaña: Primer teniente D. Carlos Lehmkuhl Usando.

Parque móvil: Capitán D. Anselmo Antón Poley.

Segundo de montaña: Primer teniente don Juan Torneo Vázquez.

Regimiento montaña de Melilla: Primer teniente D. Edmundo Aguirre Cárcer.

Ingenieros.—Ayudante de campo comandante D. José de Campos Munilla.

Séptimo regimiento mixto: Capitán D. Fernando Falco Blesa y primer teniente don Cipriano Vicente Gallo.

Sexto mixto: Primer teniente D. Moisés Blanco Díez.

Intendencia.—Oficial primero D. Julio González Martínez de Velasco.

Oficial segundo D. Manuel Pintado Balaña.

Oficial tercero D. Francisco Botella Calandra.

Sanidad Militar.—Médicos segundos: don Pio Lirigoyan Arruti, D. Daniel de Paul Goyena, D. Antonio Guzmán Ruiz, D. Gustavo Martínez Manrique y D. Eulogio Muñoz Cortázar.

Clero oestrano.—Capellán segundo don Antonio Aya! Valiente.

Menciones honoríficas.

Infantería.—Capitán de Cazadores de Tarifa D. Angel González Tables.

Artillería.—Capitán D. José Franco Muselo.

Información de Guerra

Profesorado.

Se ha dispuesto presten en comisión sus servicios en la Academia de Infantería los comandantes D. Antonio García Pérez y don Manuel García, capitanes D. Fernando Llorens y D. Braulio Robles, y se destinan de plantilla a los capitanes D. Manuel Salgado, D. Adolfo Gutiérrez, D. Adolfo Prado y don Evelio Fernández.

Matrimonio.

Se concede licencia para contraerlo al primer teniente de la Guardia civil D. Juan Vieja.

Clasificación.

Se declara apto para el ascenso al primer teniente de Infantería D. Dimas San Millán.

Gratificación.

Se concede la cruz de María Cristina en profesoado, el capitán de Ingenieros D. Juan Casado; la de 450 al primer teniente de Carabineros D. Angel Loada, y la de efectividad a los capitanes de Estado Mayor D. Alfonso Velasco, D. Valentín Marsanet, D. Ricardo Guerrero y D. Daniel Dod.

Recompensas.

Se concede la cruz de María Cristina en permuta del empleo de comandante al capitán de Artillería D. Félix Ballenilla.

Ayudantes.

Continúa de ayudante de campo del general Jiménez Castellanos el comandante de Infantería D. Zollo Espj.

Residencia.

Se autoriza fije su residencia en Madrid al general de división en reserva D. José Valenzuela.

Fallecimiento.

Ha fallecido en Segovia el capitán de Caballería D. Juan Matesanz.

Noticias

La Empresa del teatro Real ha confiado su representación, en cuanto conclure a sus relaciones con la Prensa, a nuestro distinguido compañero el redactor de La Correspondencia de España D. Nicanor Rodríguez de Celis.

BOLSA DE MADRID

(COTIZACIÓN OFICIAL COMPARADA)

Table with columns: VALORES PUBLICOS, DIA 13, DIA 14. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, Serie F de 50.000 ptas. nominales, 4 por 100 amortizable, Serie E de 25.000 ptas. nominales, 5 por 100 amortizable, Cédulas hipotecarias al 4 por 100, Acciones del Banco de España, etc.

Información de Guerra

Se ha dispuesto presten en comisión sus servicios en la Academia de Infantería los comandantes D. Antonio García Pérez y don Manuel García, capitanes D. Fernando Llorens y D. Braulio Robles, y se destinan de plantilla a los capitanes D. Manuel Salgado, D. Adolfo Gutiérrez, D. Adolfo Prado y don Evelio Fernández.

BOLSA DE BARCELONA

4 por 100 interior, fin de mes, 85,20; 5 por 100 amortizable, 80,00; Norte, 103,15; Alicante, 99,15; Río de la Plata, 00,00; Francos, 6,05; Libras, 26,80.

BOLSA DE LA MAÑANA

4 por 100 interior, 85,20; Norte, 103,15; Alicante, 99,05; Francos, 5,85.

Imp. y Lit. EL PORVENIR MARTÍNEZ DE VELASCO Y COMPAÑÍA

Usad para escribir limpio la máquina "YOST", -No tiene cinta. Enseñanza de mecanografía. -Exposición y venta. -4, Barquillo, 4.

# IBARRA Y COMPANIA

## 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 Traosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartal, 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 Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibatzábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Los 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 Bayona 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.



## Julían Pescador

Sastrería Militar y Paisano.  
Rambal de Santa Mónica, 9, 1.  
BARCELONA

Especialidad en los uniformes de la Marina de guerra y Compañía Trasatlántica. Grandes rebajas y economías para las clases subalternas. Impermeables á medida y trajes y abrigos para señoras y niños.



**¡OJO!** Los mejores médicos aconsejan á sus enfermos para curar herpes, sífilis, llagas en las piernas y garganta, dolor en los huesos, eczemas, manchas, escrófulas, granos, caspa, grietas en las manos, sabañones, almorranas, etc.

EL MEJOR DEPURATIVO DE LA SANGRE

### Jarabe VERDU Demulcente

Pomada curativa VERDU (Curación externa.)

Depósito é instrucciones: 22, ESCUDILLERS, 22, FARMACIA :: Barcelona.

DE VENTA EN MADRID: Farmacia Gayoso, Arenal, 2.

## Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., metraladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Aarrow-in-Furness); fábrica de aceros, 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., Placencia-Gulpuzcoa-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 Knet, para proyectiles; polígonos de Ekmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 1.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Kator», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de primera clase, de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «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 nusher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dumont», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitrit», 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 70 buques de distintas clases.

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

### 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: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 27 Marzo, 24 Abril, 22 Mayo, 19 Junio, 17 Julio, 14 Agosto, 11 Septiembre, 9 Octubre, 6 Noviembre y 4 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 23 Enero, 20 Febrero, 19 Marzo, 16 Abril, 14 Mayo, 11 Junio, 9 Julio, 6 Agosto, 3 Septiembre, 1 y 20 Octubre, 26 Noviembre y 24 Diciembre; directamente para Singapore demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

### Línea de New-York. Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 27 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 como para Tampico con trasbordo en Veracruz.

### Línea de Venezuela Colombia.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Venezuela y Tampico con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de Navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curacao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

### Línea de Buenos Aires.

Servicio mensual saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires; el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Causarias, Cádiz, Barcelona, y accidentalmente Génova. Com inación 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 España.

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.

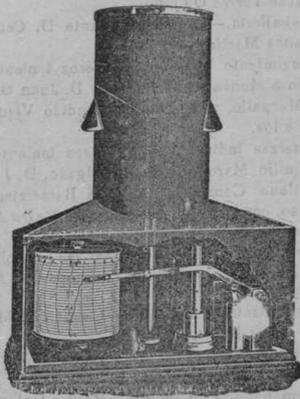
**Servicios Comerciales.**—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

### 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 Costaferme y Pacífico con 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.

## J. DALMAU MONTERO, S. en C.



Barómetros, Migrómetros, Termómetros, Anemómetros Gemelos de teatro y de campaña, Aparatos de física, Cintas, Metros, Niveles de todas clases, Estuches de compases, etc.

Fabricación y reparación de aparatos de medida eléctrica.

Ronda Universidad, 20  
BARCELONA  
Fuentes, 12 (junto á Arenal)  
MADRID

## AL EJÉRCITO ESPAÑOL

FÁBRICA DE ARTÍCULOS MILITARES

de Hijo de B. Castells (Genaro)

CASA FUNDADA EN 1834

Despacho: Escudillers, 17.—Fábrica: Ferrer de Blanes, 6 y 8 (Gracia)

BARCELONA

GALONERÍA, CORDONERÍA, BANDERAS Y ESTANDARTES

UNIFORMES para DIPLOMATICOS, Administración, Ordenes Militares y Civiles, y toda clase de bordados en oro y plata.

ESPECIALIDAD en CONDECORACIONES nacionales y extranjeras, MEDALLAS, DISTINTIVOS y VENERAS para Corporaciones, Ayuntamientos, Academias, Concursos, Exposiciones y Sociedades deportivas.

SABLES, ESPADAS, BOTONES y demás objetos de metal. Construcción de correaes, mochilas y roses. Hilo y materiales para bordar, de oro y plata finos.

## Antigua Casa Rosell

FUNDADA EN 1837

SUCESOR

R. ALSINA Y AMILS

Plaza Palacio, 13, Barcelona  
Teléfono 2.512

Instrumentos de precisión para Ciencias, Artes, Marina, Industria

Observación de cronómetros y compensación, á bordo, de los compases THOMSON (Kelvin) á cargo de personal competente.

Representantes exclusivos de la casa

KELVIN JAMES WHITE de GLASGOW



## Sastrería de la Armada

DE JOSÉ MULERO

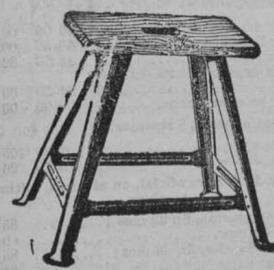
MAESTRO PROCEDENTE DE APOSTADERO

Confecciona toda clase de uniformes, con especialidad para la MARINA.

Se arreglan toda clase de prendas al nuevo modelo. Trajes de paisano desde 75 pesetas. Se admiten géneros para toda clase de prendas.

MAYOR, 34.—Entrada: San Felipe Heri, 2, entrante.—MADRID

## Taburetes de hierro comprimido



Estos muebles no son más pesados que los de madera, siendo sin embargo de una resistencia mucho mayor. Para el servicio en la Marina como en el Ejército son los más á propósito.



VENTA EXCLUSIVA

Guanyer

BARCELONA :: TRAFALGAR, 25

## Pistolas automáticas Victoria

Calibres 6,35 y 7,65



Arma de trabajo mecánico muy notable, de absoluta solidez, de extraordinaria precisión.

Eduardo Schilling (S. en C.)

MADRID Alcaá, 14

BARCELONA Fernando, 27

VALENCIA Paz, 13

## Librería y Tipografía Católica

BIBLIOTECA DEL HOGAR

NUOVO VOLUMEN.—Segunda serie.—El Diario de María, por RAQUEL (Matilde Troncoso de Oiz).

El Diario de María, novela publicada por esta Casa en elegante y primoroso volumen, es indudablemente la de más aliento que para solaz y á la vez instrucción de la juventud de su sexo ha escrito su distinguida autora la Sra. D.<sup>a</sup> Matilde Troncoso de Oiz (Raquel). El argumento, sencillo y nada complicado, se desenvuelve ingeniosamente en forma de Diario, cuyas hojas va redactando la señorita protagonista, dando lugar á una serie de escenas descriptivas del modo de ser de una casa según Dios, en vivo contraste con los individuos de procedentes de otra montada al uso del día, resultando espontáneamente de la comparación las más elocuentes enseñanzas prácticas para la educación cristiana de los hijos y para el régimen interior de un hogar cual lo demandan los severos principios de la moral católica, en esta esfera de la vida íntima doméstica tan frecuentemente olvidadas. Pocas veces se ha ofrecido á las jóvenes lecciones de buen gobierno familiar tan oportunas como las que se desprenden de estos cuadros rebosantes de movimiento y vida como del natural sabe trasladarlas al papel la aventajada escritora. La ilustración gráfica acaba de dar realce á intimidad de expresión á estas páginas y amenidad á su lectura. Un volumen de 499 páginas, 3,50 en rústica y 4,50 en tela.

DIRIGIRSE Á

D. Miguel Casals—Pino, 5. Apartado 231. BARCELONA

## EL SIGLO XX

Fuencarral, 6, Madrid

Aparatos para luz eléctrica :: Vajillas de todas las marcas :: Cristalerías :: Lavabos y objetos para regalos.

## Diario de la Marina

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

Madrid: Un mes, 1,50 ptas.; trimestre, 4,50; semestre, 9; año, 18.

Provincias: Trimestre, 5 pesetas; semestre, 10; año, 20.

Unión postal: Año, 60 pesetas  
Extranjero: 70 pesetas.

Número suelto. 5 CENTIMOS

ANUNCIOS

Estos deben ser por lo menos para tres meses; tomándose los por seis ó por un año se hará una bonificación del 5 y 10 por 100, respectivamente.

Los cobros se hacen siempre anticipados y directamente por esta Administración.

Los pagos en valores declarados, giro mutuo ó postal. Los señores anunciantes que por la índole especial del reclamo sólo desearan el anuncio por un mes ó días determinados, se insertarán á razón de 0,15 pesetas línea sencilla por día.

Se dan también á información y precios convencionales.

## MIGUEL GALVEZ

Cruz, núm. 1.—Madrid.

Compro toda clase de sellos fiscales de Fernando Poo, Guinea y Elobey, desde 1896 á 1907, nuevos ó usados.

También compro toda clase de sellos para coleccionar.

Dirigir muestras con precios.