

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVII

Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Miércoles 10 de Febrero de 1915

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.161

DEBATES PARLAMENTARIOS

El proyecto de Construcciones navales y habilitación de puertos militares

Discurso de D. Amalio Gimeno

El ilustre ex ministro de Marina, D. Amalio Gimeno, de cuya brillante gestión se conserva en la Armada tan grato recuerdo, que su vuelta al Ministerio sería, sin duda, en cualquier momento acogida con entusiasta aplauso, intervino ayer en este debate modestamente para contestar a alusiones; pero es lo cierto que pronunció un discurso realmente luminoso, con el que una vez más puso de relieve sus grandes talentos y su profundo conocimiento de las cuestiones navales y de las necesidades de la defensa naval de España.

El discurso del Sr. Gimeno, uno de los más netables que se han pronunciado en esta larga e interesantísima discusión, merece ser leído por cuantos se preocupan del engrandecimiento del poderío marítimo de España, y estudiado por los llamados a llevar a la práctica esa patriótica aspiración.

Lamentando profundamente no poder ofrecer íntegra a nuestros lectores la magnífica oración parlamentaria del Sr. Gimeno, insertamos a continuación algunos párrafos de la misma.

Habla el Sr. Gimeno. El Sr. Gimeno: Señores senadores, aun estando seguro de lo baldío del empeño en modificar más este proyecto, hablo en esta ocasión obligado, primero, por las alusiones que se me han dirigido; segundo, por una justificada inclinación a institutos militares que merecen todas mis simpatías y a intereses de la nación armada que siempre despertaron mi cuidadosa atención y que, desde que tuve la honra y la suerte de regir el departamento de Marina, más reciamente la solicitan.

Nadie podrá extrañar mi intervención en este debate, aun sin las alusiones; a nadie podrá parecer inoportuna, porque ni me anima la jactancia de hablar de cosas de Marina, de materias que sólo llegaron a mí ligeramente en ocasión en que era más poderosa la voluntad de estudiar que la capacidad de aprender, ni tampoco suelo yo fiar al abuso de la palabra ostentaciones personales muy parientes de la vanidad.

Pasé por el ministerio de Marina procurando dejar más impresión en las cosas que en los hombres. No sé si lo conseguí; pero consiégúralo o no, de allí arranca el compromiso de hablar hoy, porque todos tendrán que reconocer que el programa naval presentado a las Cortes por mí en nombre del partido liberal, al que tenía y tengo el honor de pertenecer, me ha abierto la puerta de este debate. Así lo entiendo yo, y porque lo entiendo, os molesto en esta ocasión, rogándoos sólo tengáis en cuenta que el atrevimiento es siempre más excusable cuando va forzado por el deber.

Poder naval. ¡A cuántas consideraciones, y qué tristes, se presta esta palabra! Porque hace tiempo que no lo tenemos, y yo presumo que, siguiendo el camino emprendido con pasos que parecen más tímidos y vacilantes que prudentes, tardemos mucho en tenerlo. A pesar del éxito alcanzado en la otra Cámara, a pesar de la casi unanimidad que alcanzó la votación de este proyecto (¿por qué no decirlo?), el país conoce poco y mal a nuestra Marina de guerra, no siente bien sus necesidades, y lo que es peor, no nos hagamos ilusiones, muchos de los que se llaman y son ciudadanos españoles no se han dado perfecta y clara cuenta de la situación actual y a lo que ella obliga.

A la fiebre bélica de otros tiempos ha sucedido una gran ansia de quietud. España abrece las guerras que perturban y ama la riqueza que en otro tiempo tuvo y que puede asegurarse su bienestar, y así se explica lo que sucede de continuo: a la petición de créditos para robustecer las fuerzas de mar y tierra se levanta en estos tiempos un clamoreo general, y a los Gobiernos que piden recursos se les acusa de tener sentimientos ridículos de un poder militar que ya no podemos sostener, diciéndose que hay otras cosas que a gritos piden más ayuda; se saca ese señuelo de nuestros campos sedientos, de nuestras industrias anémicas y se agita la idea de nuestra decadencia y de nuestra impotencia, como si España fuera el único país que no tuviera falta de riegos, como si fuera el único país que hubiera atravesado crisis económicas y angustiosas, como si fuera excepcionalmente un país, el único, que tuviera yermas algunas de sus tierras, incultos algunos de sus cerebros, inertes algunos o muchos de sus brazos al pedir con justicia

pan para el hambriento y tónicos para el espíritu enfermo, y vamos corriendo el riesgo, señores senadores, de que los de dentro se imaginen ciudadanos de una nación moribunda, y que los de fuera, comparando al pueblo español como fruta madura por los golpes de la desgracia, la crean fácil de asir del árbol. (Aplausos de todos los lados de la Cámara)

Esta idea vergonzosa de exagerar nuestras desgracias hay que corregirla pronto y enérgicamente, porque a semejanza de los pobres portadores de llagas, las agrandamos más adrede, las mostramos sin cesar y parecemos más deseosos de que existan la caridad ajena que no de procurar nuestra curación.

La paz, aspiración nobilísima, ha de encuzarse discretamente para que no se apague el instinto de nuestra conservación nacional. Por fortuna el pueblo español, que no quiere olvidar sus glorias ni las ha olvidado, no ha acertado a echar el cerrojo al sepulcro del Cid ni el candado al sepulcro del marqués de la Ensenada, porque al herrero a quien se le encargaron estos instrumentos para inmortalizar nuestra historia hay que olvidarle; no hace falta sepultar ni a nuestros capitanes ni a nuestros estadistas para vigorizar la raza, sino que hay que hacer esfuerzos para preparar la raza del porvenir. (Muy bien, muy bien.)

El temor al déficit es un santo temor, lo dijo hace tiempo en ese banco azul un ilustre y respetabilísimo ministro del partido liberal; pero, señores senadores, no corramos el peligro de evitar el resquemor de los temores, porque a este temor ha sucedido el temor a los armamentos, y a éste, el temor de extender un poco el brazo fuera de la Península y el temor de tomar ciertas actitudes por temor también a que alguien se sienta molestado al ver que adquirimos firmes posturas, y de tal manera llega el temor que embarga a muchos, que la neutralidad se ha considerado hoy como el *noli me tangere* de nuestra política internacional. (Muestras generales de asentimiento.)

Decidme, señores senadores, si con este farrago de temores podemos llegar a ninguna parte. La vida así no es vida; es vida vacilante, no es vida de un pueblo que quiere serlo, ni siquiera de aquel que quiere conservarse.

Siento mucho decirlo, pero todos lo sabéis mejor que yo. España no tiene el mal en su pobreza relativa ni en sus torpezas de un momento; España padece una grave dolencia: la dolencia del pesimismo, que la roe las entrañas; esa ponzoña que destila desde arriba, desde las cabezas directoras, y que va cayendo gota a gota sobre la cabeza de los pobres y de los humildes, y el pueblo, empaquetado lentamente, infectado hasta la médula, va perdiendo las ansias y el hambre de cosas grandes. ¡Bravo, bravo!

Todos los países, yo creo que todos, desean mantener vigorosa la raza, y a ese fin cultivan una hermosa y sana megalomanía nacional. Aquí todo se ve raquítico y pequeño por una generación que no quiso ni pudo encontrar, en sus recientes desgracias, remedio a este mal.

Os vais a explicar ahora cómo se extiende esto a nuestra Marina de guerra, porque en este mar de pesimismo en que parece naufragar todo, lo que se encuentra más en peligro es esto. Se hace la responsable de sus propias desgracias, en las cuales pierde frecuentemente la vida, aunque queda incólume el honor, porque se la ha tenido siempre como hija bastarda, siendo de ella madrastra la Administración, y el despejo y el desamor ni estimula ni ayuda, porque no se pueden pedir imposibles a gentes que constantemente, desde una fecha histórica muy larga, se las ha colocado en condiciones de morir vencidas, pero no de morir matando, y así fué nuestra Marina en Cuba y Filipinas a servir de blanco indefenso a las escuadras enemigas.

Ya sabéis los barcos que tuvo entrete Nelson; tuvo mucha gente, pero toda ella sin fondos y sin cartucheras, pues hay una lección histórica que nos dice que esa gente se dedicó, poco antes, a ejercicios de tiro en Cádiz metiendo en los cañones los cartuchos del revés, y algunas veces dejando dentro el atacante, y en estas condiciones y con semejantes elementos de combate no podían tener otro fin que la muerte. ¿Cómo se atreve nadie a dudar de lo de Trafalgar, de Santiago y de Cavite más que por el abandono de una administración que por el abandono de una administración desdichada y de cuyos males sólo ella fué la

verdadera responsable? El mal viene de muy lejos. ¿Acaso la *Invencible* no fué enviada a Inglaterra después de muerto D. Alvaro de Bazán y encomendada al duque de Medina Sidonia, que, según confesión propia, ni sabía ni entendía de cosas de mar, que no gozaba de salud y que no podía embarcarse, y del cual decía su esposa que sólo servía para andar por casa, y entre gentes que no le conocieran? Por esto pudo decir aquel Monarca que él no había enviado la escuadra a luchar con los elementos. ¿Quién sabe lo que hubiese cambiado nuestra suerte, si no hubiera sido designado el duque, de quien el Papa Sixto V decía que era un hombre desdichado, sin experiencia ni fortuna?

Los que amamos de veras los intereses de los institutos armados, estamos ya cansados de la injusticia de hacerlos responsables de sus desgracias, que son las de la Patria; a cualquier accidente a bordo de un barco nuestro, suenan las palabras impericia y falta de práctica, y esa es la única excusa que se da de ello; pero hay que tener en cuenta que de accidentes así está llena la historia de todas las marinas del mundo.

Se podrían citar bastantes casos, pero sólo voy a referirme a los más recientes. Son casos que se repiten en todas las marinas del mundo, desde la más modesta, como la de Portugal, cuyo crucero *Adamastor* hace año y medio estuvo a punto de perderse chocando en un bajo de la costa de Macao, y el único sumergible que posee, el *Spadarte*, después de numerosas averías, ha tenido que ser dedicado a prácticas, hasta las más poderosas. El *San Giorgio*, italiano, con mar bonancible y en aguas conocidas, porque eran las suyas propias, sin vientos ni corrientes fuertes, llevando en el puente a su almirante, cuyo nombre se había ilustrado ante la Tripolitania, y al comandante del buque, por error de identificación, da en otro bajo, en un estrecho no ciertamente muy peligroso.

En Francia un día es el *Lyon*, que se inclina a babor peligrosamente y está a punto de perderse. ¿Cómo, en plena mar? No; en un dique de Tolón. Más tarde, es el otro, en el que entra una gran cantidad de agua, en la misma rada. ¡Qué se hubiera dicho de nuestros pobres marineros! Ya Alemania estuvo a punto de perder también uno de sus mejores acorazados a la entrada del puerto de Danzig, y un gran crucero de combate a la salida de un puerto, y un submarino que en recientes maniobras dió un contrazo en el muelle y allí dejó incrustada parte de su proa. Ahí está Rusia, que en la costa de Sebastopol, a las puertas de su casa, casi perdió el crucero *Ouralik*, y ahí está Inglaterra, que en operaciones que parecen tan sencillas como las del carboneo, registra en los años últimos 23 accidentes.

Y todos los días, ¿no llegan a vuestros ojos y a vuestros oídos noticias semejantes de barcos que se pierden para siempre, de cañones que hacen explosión en los mismos barcos, de abordajes y tantos y tantos siniestros, que nuestra Marina, dentro de la inferioridad numérica que la caracteriza, es la que registra menos accidentes de esta clase? Hay, pues, que hacer a nuestros marineros la justicia de que no son ni menos animosos ni menos entendidos que otros, y no se olvide, señores senadores, que el gobierno o el manejo de un buque es muy difícil, que el mar es un implacable vengador automático de los descuidos humanos; pero que, estos ni otros casos que a desastre puedan saber vengan a paralizar nuestro intento, intento hermosísimo, de engrandecimiento naval.

Estamos, señores senadores, en plena apoteosis del sumergible; en la otra Cámara y en ésta, cuantos oradores se levantan a hablar del proyecto, unos combatiéndolo más o menos rudamente, otros defendiéndolo de una manera más o menos embosada, todos reconociendo la eficacia de ese arma, entonan himnos en loor suyo y algunos de ellos parece que esperan, de su intervención en futuros combates, la desaparición de las flotas acorazadas y casi, casi, la supresión de la guerra marítima.

Yo comprendo la apoteosis del sumergible, como comprendo y me explico muy bien la sugestión que produjo en un principio, cuando no se conocía la manera de que un barco de acero pudiera bajar a las profundidades más o menos grandes del mar, para atacar; que no se vieran más que a los grandes acorazados

sobre la superficie de los mares, con gran armamento, con grandes corazas, con artillería de un alcance verdaderamente extraordinario, increíble, que costaban 40, 50 o 60 millones y que constituían la apoteosis de la construcción naval.

Cuando se tenía el deseo de poseer lo grande, cuando hacia ello se inclinaba el entusiasmo de las gentes profanas y no profanas, apareció el sumergible y entonces el espíritu público, inclinado siempre a alabar los elementos que pueden ser dañosos y encerrados en el más pequeño volumen, se fué con el submarino; es decir, la historia de siempre, la de la víbora y el elefante, la del microbio y el hombre, porque el hombre sobre la tierra no es más que un mono imitador de la sabia Providencia, respecto de aquello que ve que constituye el resultado positivo de las leyes generales. La lucha de siempre, y claro está que las gentes, el contribuyente, el ciudadano profano que ve que un barco cuya construcción asciende a uno, dos o tres millones de pesetas puede, en pocos minutos, arrastrar al fondo de los mares a un monstruo de acero que ha costado 60 millones de pesetas, se va inmediatamente por el pequeño. Así se explica el entusiasmo grande por el pequeño barco.

Pero el señor ministro de Marina me va a permitir que le cite el resultado de esas pequeñas experiencias de la guerra moderna. ¿Qué ha sucedido? ¿Algo que no sabíamos? No. Un día es el submarino *U-9*, mandado por el teniente Weddigen, que ataca cerca de la costa a tres cruceros que no iban a gran velocidad (los técnicos que me escuchan saben la importancia que esto tiene), que estaban muy lejos de creer todavía en el peligro grande del submarino. Vieron a un compañero que corría peligro de perecer y de hundirse; sospechaban la existencia de una mina, y acudieron por esa voz noble del socorro que tienen todos los hombres de guerra de todos los países, descuidando, como dice el parte del mismo teniente de navío alemán facilitado por el Almirantazgo, su propia salvación para ir precisamente a salvar al otro barco. Eso es explicable.

Otro día, y este es un hecho negativo, la flota inglesa en las aguas de Rielgoland destruyó a dos cruceros alemanes (el *Koenigsberg* y el *Seydlitz*), es atacada por los submarinos a las diez de la mañana, y evita la aschiza de éstos con la velocidad y el cambio de dirección.

Otro día es el crucero *Wald-Rousseau* atacado en Valona, puerto del Adriático, por los submarinos y aeroplanos, y evita los ataques de unos y otros; otro día es un submarino que, empujado por un violento deseo de llegar a cometer heroiciades, penetra en el muelle de Pola, se enreda en una valla, y, descubierto, es capturado.

Otro día es un submarino inglés que perece cerca de las costas de Noruega, y hay que poner en cuenta la pérdida de éste y otros barcos que pueden colocarse en línea, porque no se habla más que de los triunfos; no se habla de los fracasos, y no se tiene en cuenta que las víctimas de los ataques de los torpedos lanzados por los sumergibles son barcos viejos construídos hace bastantes años, de una vida muy cercana a la desaparición; ningún gran buque acorazado moderno de los construídos en estos cinco años últimos ha sido todavía víctima del sumergible.

Se me dirá: es que no han salido. (El señor ministro de Marina: Se dice que últimamente...) Se dice: no se sabe. (El señor ministro de Marina: Hay motivos para suponer que sí.) Tengo gran fe en las partes del Almirantazgo inglés, y hasta ahora no lo ha dicho. Pero, en fin, no neguemos la eficacia de este elemento de combate, que yo no he de negar, que no negó tampoco el señor general Ferrándiz, que también en su proyecto del año 1907 hablaba de cazatorpederos y sumergibles. ¡Qué falta se cometió entonces, señores senadores, al no desviar un tanto el presupuesto de los 198 millones de pesetas hacia la construcción de sumergibles!

Pero, en fin, repito que yo no soy ministro de Marina, que pudiera negar esa eficacia, porque llevé a mi programa naval ocho sumergibles, dos más de los que ahora se van a construir. Ya examinaremos luego, señor ministro de Marina, cómo S. S. ha ido echando al agua todo ese lastre. Su señoría es un hombre de una inteligencia grandísima, de una grandísima competencia y de una autoridad indiscutible,

pero de una habilidad extrema, que va unida a una timidez censurable. ¿Por qué habilidad? Porque el señor ministro de Marina, que en el mes de Mayo creyó firmemente en la necesidad de construir grandes buques de combate, y así presentó su programa, se dió cuenta de que gran parte de las gentes profanas no estaban muy inclinadas, ni muy entusiasmadas, por la construcción de estos grandes barcos; y teniendo el deseo natural de todo ministro de Marina, de unir su nombre a la realización de una empresa de este género, creyó que el acorazado había de ser una causa de grandísima oposición, de ardiente oposición, y los abandonó. (El señor ministro de Marina: Ahora le demostraré a S. S. que no es cierto eso.) Es decir, que abandonó aquella parte que podía perjudicarle más y presentó el proyecto. Se reunieron los jefes y representantes de minorías en el Congreso, comprendió S. S. que la oposición iba a ser más tenaz de lo que creyera en un principio, y no contento con eso, viendo que no podía gobernar a palo seco, entonces jugó el temporal, porque bajó las vergas de juañetes, caló el mastelero, picó el palo de mesana, el de trinquete y el trayer; embarcó agua, con las empujadas que en la otra Cámara tuvieron que ser aceptadas, y al ver el peligro trípico todo lo movible, abrió los espiches, cerró las escotillas, puso la popa al viento y además derramó a babor y a estribor el aceite de su tolerancia y de su bondad. (Risas.)

El barco ha llegado a puerto, pero ha llegado desbarbolado, escorado e inservible.

Yo, señor general Concas, fui ministro de Marina sin haberlo solicitado; era un hombre civil, era un médico, como S. S. subrayó cierta ironía bondadosa. (El Sr. Concas: Pido la palabra.) Al llegar al ministerio me encontré acompañado del alto sentimiento que siempre he tenido de mis deberes, e hice cuanto pude, no pretendo igualar a los hombres civiles que en otros países han sido y son ministros de Marina; pero sí inspirarme en su conducta.

En efecto, en la República francesa, en la actualidad, en plena guerra, el ministro de Marina es catadrático de la Facultad de Medicina de Lyon; el anterior fué médico, y también el que le antecedió, el gran regenerador de la Marina francesa en 1900, creador de los acorazados *Patrie*, *Liberté*, *Egalité*, *Fraternité*, *Justice*, fué médico y catadrático de Medicina de la Facultad de París.

Aparte de esto, por la exigencia rigurosa del deber que tuve que cumplir, acudí, y me vi asistido, por los consejos de los respetables generales y almirantes de la Armada, fuera y dentro del Ministerio. Ninguno de ellos, adversarios políticos y amigos míos, dejaron de prestarme su ayuda y su consejo, y el único cuya visita no tuve el honor de recibir en mi despacho fué el señor general Concas, (que tuvo la crueldad de privarme de sus buenos consejos. (Varios señores senadores: ¡Está bien! ¡Es incomprensible!))

Volvamos a los sumergibles, y haya sido esto un paréntesis necesario a que me conduja la bondadosa elusión del señor general Concas. Vamos a tener sumergibles, menos de lo que yo pedí.

En la otra Cámara se ha hecho ya un argumento al señor ministro de Marina diciendo que no convenían los sumergibles hasta tener personal preparado para ello, y ya contestaron muy bien a esto, tanto la Comisión como el señor ministro. En efecto; es nuestra gente de mar una gente que merece la admiración de propios y de extraños, y tengo la seguridad de que el entrenamiento necesario se verificará bien pronto.

Preparémosnos a tener siniestros. Todas las Marinas los han tenido: explosiones, abordajes, asfixias, incendios. Todos han pasado para esto por un aprendizaje heroico. El primero el sumergible «A 1» de la Marina inglesa. Se gastaba entonces por aquella Marina la gasolina, que dió lugar a graves accidentes. Más tarde, hay que citar en la Marina francesa un desastre al que siguió el del *Pluniose*, abordado en el canal de la Mancha, y precediendo al siniestro del submarino núm. 6.

Quiere esto hacer resaltar lo interesante de la educación que se requiere por las exigencias del submarino, pues sus tripulantes han de ser gentes escogidas con pinzas, gentes que se presten al sacrificio voluntario y continuo de su vida.

Cuando yo empecé a hacer mis modestos

estados en la materia, me vi verdaderamente impresionado, y conviene que todo el mundo pronto llegue a medir la magnitud del heroísmo de esta gente ante el relato de dos grandes accidentes, el del *Pluviose* y el del submarino 6, a los que me he referido. Navegaba el *Pluviose* sumergido a poca distancia del puerto de Calais en un día de Mayo de 1910, y al sacar su periscopio, único ojo que desde el año 1899 tiene a su disposición el submarino, vi su comandante, con espanto, a 24 metros de distancia, el vapor de ruedas *Pascau de Calais*, que salía del puerto, y que como tenía una velocidad de 18 nudos, a nueve metros por segundo, sólo podría disponer de dos segundos para no ser echado a pique.

Al recoger, tristemente, los restos del casco y los restos humanos que se encontraron dentro del *Pluviose* se comprendió lo que había sucedido. Nada más angustioso que la adivinación de aquellos tristes momentos. Indudablemente, el comandante, al ver lo que ocurría, dijo: «abajo a 16 metros», y así estaba el timón horizontal; en seguida debió añadir: «a la izquierda el timón», y así se encontró. Se fueron a pique y a los pocos momentos apareció la proa sobre la superficie habiendo 17 metros de profundidad y teniendo el barco 54 de eslora.

El *Paso de Calais*, horrorizado, echó al agua una lancha, se acercaron, y al ver salir aquella muda interrogación de acero que era la proa, empezaron a dar golpes de remo para avisar a los que estaban dentro. ¡Qué angustia tan indecible la de aquellos instantes! De repente se sumergió el submarino para no salir más que algunos días después. Entonces se pudo adivinar que, manejadas las bombas de achique de los trimenes, la parte delantera pudo sobresalir y el agua que había entrado por la parte posterior (el choque fué de babor) produjo una gran sobrepresión del aire, indudablemente, porque al oír los dentro los golpes de remo, debieron comprender que estaban en la superficie; quisieron, entonces, abrir la escotilla y entró el agua que les echó a pique.

Pero aun es más sugestiva, por lo sublimemente triste, la avería del submarino 6. Si al Senado no le molesta mucho (Todos los señores senadores: No, no.), voy a leer un documento que la Marina japonesa, en fotografía, entregó como obsequio a todas las flotas del mundo, y que la nuestra recibió de manos del agregado militar Sr. Herrera.

La autoridad de Sa Kuma, que mandaba el sumergible, cuenta que, tirando de una cadena para cerrar la compuerta de un tanque, la cadena se rompió, el agua inundó el barco y se fué a pique. A los dos días (esto era el 15 de Abril, el 17), sacaban el cadáver del infortunado comandante, al que se encontró el testamento, escrito en aquellas horas de suprema angustia.

¿Me permite que lea el testamento? (Todos los señores senadores: Sí, sí.)
(Lee el testamento, que es acogido con aplausos prologados. Lo publicaremos en nuestro número de mañana.)

Señores senadores, se ha ideado para los submarinos, para ver por medio del periscopio, lanzar al mar hollín, aceite y algas, y para los acorazados se ha ideado el rodearlos de rosarios de minas, y ahora mismo, sin necesidad de estos rosarios de minas y contraminas, con los torpedos y cazatorpederos, ¿se evitaron los peligros de los submarinos contra toda la flota inglesa? No; no salgamos en exageraciones: el acorazado jamás morirá. Las personas prudentes y discretas podremos esperar que los acontecimientos de esta guerra sean bastante elocuentes para saber cómo han de construirse esos acorazados. En estos tiempos quizá hubiera hecho yo lo mismo que S. S., pero no hubiera sido tan atrevido, me hubiera limitado sencillamente a decir: «no sé si el acorazado de ahora podrá resistir, e ignoro, desconozco, las modificaciones que la arquitectura naval va a introducir en los acorazados. Puesto que ahora se anuncian, voy a esperar a saberlo y entretanto voy a dictar bases navales y a hacer sumergibles». Yo no hubiera hablado de la desaparición de los acorazados. ¿Crece S. S. que con esto está asegurada la defensa nacional? Pues eso marca una diferencia capital entre S. S. y yo. (El señor ministro de Marina: Su señoría no ha leído el preámbulo del proyecto.) No se ofenderán los señores senadores si leo un párrafo de él. (Varios señores senadores: No, no.)

Decía S. S.: «Queda todavía por averiguar el verdadero valor del acorazado actual; las armas poderosas que lo combaten determinarán tal vez su desaparición o quizá su perfeccionamiento, en proporciones que es imposible prever; pero lo que es indudable, lo que no admito ya duda es que el torpedo y la mina son armas eficacísimas de la defensa de las costas.

Pero, o yo no entiendo el castellano, señor ministro, o S. S. ha supuesto que quizás despareciera el acorazado, aunque, por otra parte, ha dicho que puede sufrir diferentes modificaciones.

Dejemos esto y hagamos punto y aparte. Volveré a ocuparme de ello en momento más oportuno. Y voy a hablar ahora de las minas, como elemento formidable de la defensa nacional.

Había minas en la Habana, se acercó la escuadra americana; había minas en Cattaro, se ha acercado la escuadra anglo-francesa; de mi-

nas está sembrado el mar del Norte, y ya diré ahora por qué, con una facilidad pasmosa, las minas no han impedido los raids atrevidos de ingleses y alemanes.

Las minas no han impedido el continuo crecimiento de los ejércitos de Francia e Inglaterra; no han impedido tampoco el transporte de heridos a los hospitales. (Asentimiento en la Cámara); ¿por qué? Porque está probado experimentalmente por estudios hechos por el capitán Elia, de la Marina alemana, que conoce las minas, que la profundidad en la cual es ineficaz la mina, es de 60 metros, por que más allá no sirve para nada, necesita una cadena muy larga, la base de palanca tiene que ser muy grande y las corrientes constantemente rompen la cadena y la desvían.

Vamos a examinar la dificultad de los 60 metros alrededor de nuestras costas de España...

Todo esto conviene decirlo al país, no creo que esto sea perder el tiempo. La cota de profundidad de 50 metros (cualquier senador puede verla en un mapa de Europa, en España, en el mismo que hemos citado antes), pasa a milla y media de Cabo Tiñoso, en Cartagena, a media milla de la isla Escobreira, a cinco millas de Valencia y a cinco o seis millas de Barcelona. En Italia (tenía razón el señor general Concas); en Italia pasa cosa por el estillo: el gran arsenal de Spozzia, en el que está en marcha la mayor actividad de la marina italiana, tiene por el lado Oeste, por el río Maggiore, una profundidad de dos millas, una profundidad de diez millas en pleno golfo; en Madakena, milla y media, y una cosa parecida pasa en Ancona, y en Pola exactamente igual; en España, únicamente en Cádiz es donde se encuentra la distancia de diez millas por la parte Oeste; y de once y doce millas por la parte Suroeste; de modo que en vano sembrará S. S. de minas esa región de protección, indefensa, porque no tendrán necesidad los acorazados actuales, dotados de artillería de 34, de 38 y de 40 milímetros, para disparar, destruir, destrozarse y arrasar las bases navales, de acercarse a esa distancia... (El señor ministro de Marina: Y ¿en las rías de Galicia? Y ¿en las bocas del Ebro? Porque esas son bases navales.) Supongo que S. S. no va a limitar la defensa de España a eso, porque estamos hablando especial y particularmente de las bases navales que pueden ser destruidas. (El señor ministro de Marina: La ría de El Ferrol es una base naval.) Ya hablaremos de eso.

Hace año y medio, siendo yo ministro, en unión del general Luque nombramos una Comisión de artilleros de tierra y mar, y recuerdo, y me congratulo de lo agradable que para mí es este recuerdo, que uno de los elegidos por mí fué el general Miranda, entonces recientemente ascendido del mando que había dejado en Constantinopla. Han pasado cerca de dos años, y ¿qué ha hecho el Gobierno? Porque lo que yo quiero es que comprendan los señores senadores que la eficacia de la defensa no está en la mina, puesto que ningún acorazado se acercará al sitio en que la mina puede ser colocada. No tiene de ello necesidad y no temerá la mina, lo que temerá será el cañón de la costa. (El señor ministro de Marina: A las dos cosas.) El ejemplo lo tiene S. S. en la defensa que las baterías de Cattaro han hecho, al punto de hacer imposible el esfuerzo de la escuadra anglo francesa, que después de unas cuantas semanas de ataques infructuosos, ha tenido que retirarse de aquella plaza.

Yo quiero que me conteste S. S. a lo que voy a manifestar, si es que quiere contestarme. (El señor ministro de Marina: Con mucho gusto.) Indudablemente ha de decirme que sí. ¿Opina S. S. que una escuadra de formidables acorazados de 30.000 toneladas, con cañones superiores a 305 milímetros, con cañones de 401 milímetros, tendrá necesidad para destruir las bases navales de Cartagena, Cádiz y El Ferrol, de acercarse más de ocho o diez millas? Pues a esa distancia no alcanzan las minas (Sensación); lo que alcanza es otro cañón igual, lo que defiende la costa es otro cañón que tenga un calibre por lo menos igual al de los que montan los grandes «dragnochts». (El señor ministro de Marina: Esa artillería de costa, ¿disparará de noche? De noche no habrá necesidad de que los acorazados se acerquen.

Además, ¿crece S. S. que las minas (hubiera sentido olvidarme de esto) van a evitar un desembarco? Ni siquiera los sumergibles, y voy a decir por qué. Una flota de fuerzas considerables se presenta protegiendo el desembarco de un Cuerpo de ejército en un punto cualquiera de la costa, llevando 70 u 80 cañones de 34, y 38 milímetros.

Para evitar ese desembarco es preciso poner un Cuerpo de ejército de tierra de 300.000 hombres, y aun así es muy posible que este ejército de tierra no pueda defender la costa.

Pero dirá S. S.: ¿y el sumergible? Hasta ahora hemos hablado de las minas como elemento de defensa. ¿y el sumergible? En eso tiene más razón S. S. Vamos a poseer dentro de poco, si Dios no lo remedia, si nos contentamos con tener una flota más o menos mediana, una flota de las que llamaba un ministro francés el polvo de los mares, la fritura, la pescañilla, que podríamos decir en español, y poseyendo esa flota, repito, vamos a tener dentro de poco elementos de defensa. Yo he examinado lo que se refiere a las minas.

El sumergible ya es otro elemento más eficaz; pero S. S. ha quitado la espoleta al proyectil el otro día en el Congreso, porque decía que el único papel encomendado a los sumer-

gibles y a los cruceros era el de molestar a los buques mercantes de las naciones que estuvieran en guerra con nosotros. De manera que vamos a hacer el papel de mosquitos inoportunos e impertinentes que no van a matar a nadie. (Risas.) No; hay que decir todo esto al país, señor ministro de Marina, con una claridad meridiana, porque cuando se piden 137 millones, a que viene a reducirse el presupuesto ahora, para hacer media docena de submarinos, dos cruceros y tres cazatorpederos, tiene que levantarse de estos bancos una voz que yo quisiera que fuera más elocuente que la mía, para decir que de esta manera podrán estar medianamente aprovechados, porque no servirán ciertamente a sus intereses más caros.

Y habrá que añadir otra cosa que es de suma importancia y que no hay que tener miedo en abordar, para que los ciudadanos españoles sepan a qué atenerse en un día más o menos inmediato. Con sumergibles y con minas, con acorazados o sin ellos, nosotros solos podemos ser víctimas de cualquier nación de mediana importancia. (Aprobación.)

Hemos llegado a unos tiempos, señores senadores, en que una nación sola no se defiende, en que las más poderosas, las más nutridas de savia, las más robustas de riqueza, buscan el apoyo de naciones igualmente poderosas, y en un porvenir que no quiero precisar, sería temerario hacerlo, que podrá tardar, quizás tarde mucho, habrá necesidad de que España piense que sola jamás se defenderá, que necesita aliados: no sé a quién, es decir, lo sé, pero

LA GUERRA EUROPEA

Las naciones balcánicas

Ha causado enorme impresión en las Cancillerías la noticia de que Bulgaria recibirá una fuerte suma de millones de Alemania, cuyo destino no se expresa, pero que resulta bien claro.

El deseo de vengar la vejación sufrida al terminar la última guerra existía latente en ese bravo país, que llevó con su esfuerzo a sus aliados a la victoria, para luego verse atropellado por ellos con la ayuda incruenta e interesada de Rumanía.

Era una deuda a saldar, y la ocasión ha sido hábilmente aprovechada por la diplomacia berlina, oponiendo así un dique eficaz a la intervención rumana, que tal vez no llegase a llevarse a vías de hecho, en vista de cómo se ponen las cosas.

Nuestros lectores saben que siempre hemos puesto en duda el que los rumanos se decidieran a tomar parte en la contienda.

El problema oriental europeo es tan complejo en sus causas y en su origen, que ha preocupado siempre hondamente a los grandes estadistas.

Los escritos de Bismark y de Cavour y las obras de nuestro Castelar están llenos de reflexiones atinadísimas sobre este asunto, que el transcurso de los años ha comprobado de un modo completo.

Esta misma guerra en los Balcanes ha nacido, aunque se diga que el crimen de Sarajevo, el ultimátum de Austria y la resistencia de Serbia obedecieron a un convenio tramado en Londres para dar fuego a una mina que estaba preparada contra Alemania.

Una simple recapitulación de los deseos encontrados, que en la península de Oriente tienen su natural asiento, ofrece más pruebas que cuantos razonamientos puedan hacerse.

Existe, en primer término, la ambición moscovita de poner la cruz en la cúpula de Santa Sofía de Constantinopla, cumpliendo así el testamento grandioso de Pedro I y dando libre para sus navas la salida al Mediterráneo.

Por Inglaterra no consentirán jamás en ello, y para impedirlo fueron crea los reinos de Rumanía y Bulgaria, que estorban el acceso hacia el Sur a las tropas rusas.

Los Zares nunca renunciarán a ser dueños del Bósforo, y a este deseo pospondrán siempre otros de menor importancia para su Imperio.

Turquía sabe muy bien que en un porvenir no lejano está llamada a desaparecer de Europa; pero su constancia y astucia le dan medios para prolongar la situación el mayor tiempo posible.

Si ahora lograsen Alemania y Austria un éxito, aunque no fuese más que relativo, la Sublime Puerta se echaría un buen remiendo y dispondría de unos cuantos años más para tomar aliento.

Hoy están aliadas Rusia e Inglaterra; sin embargo, no puede ser sólida esa unión entre quienes están separados por ambiciones muy añejas.

Viene, después, el sueño austriaco de poseer la costa oriental del Adriático, como base de su expansión marítima.

Enfrente surge Italia, que no ha de permitirlo, porque aspira a la hegemonía sobre el mar que baña sus playas de Occidente.

no puedo decirlo; mas conviene que se vaya finitrondo en el espíritu nacional esta verdad, que es de un peso enorme, y entonces cuando llegue ese caso, aquel que pretenda ser amigo nuestro no nos dirá más que lo siguiente: «¿Tienes bases navales a propósito para que «e sirvan? Su señoría nos las hace completas, y ese es otro capítulo aparte. ¿Tienes grandes unidades de combate que sumen con las mías? No; los sumergibles que posees y las minas de que estás dotada son elementos muy poco eficaces para ser sumados en la suma total. (Aplausos.)

Dígame S. S., dígame los señores senadores: si en la actualidad poseyéramos nosotros 10 dreadnoughts, nada más que de 20.000 toneladas, en la política internacional, ¿no pesáramos más de lo que pesamos actualmente? (El señor ministro de Marina: ¡Quién lo duda!) ¿No se nos miraría con más atención y con más cuidado, y cuando llegara el momento de intervenir pacíficamente en el arreglo próximo, no valdríamos más de lo que valemos? Pues importa mucho esta consideración; es de bastante peso en la balanza de las que pueda hacer S. S.

(Al llegar a esta parte el orador pidió un descanso, que le fué concedido, suspendiéndose la sesión; y reanudada ésta, terminó su discurso el Sr. Gimeno, tributándole la Cámara una ovación prolongadísima. En nuestro número de mañana publicaremos esta segunda parte del maravilloso discurso.)

Esto explica la lógica abstención del Gobierno de Roma en el principio de la campaña, su actitud expectante y sus preparativos armados para defender sus intereses, si es necesario.

Vemos, pues, que todas y cada una de las pequeñas naciones que componen la turbulenta península balcánica tienen la razón de su existencia en las mismas ambiciones de los poderosos, a las cuales sirven de dique y de acicate al propio tiempo.

Servia, Grecia y Montenegro se han chado en brazos de Inglaterra; Turquía y Bulgaria se apoyan en Alemania, olvidando antiguos agravios; Rumanía vacila; pero el peligro ruso le resulta más amenazador que ninguno para su porvenir, no siendo lógico que contribuya con sus fuerzas a un triunfo que sería su ruina en un plazo breve.

A la hora crítica de las compensaciones, un millón de bayonetas italianas y medio de soldados rumanos han de ejercer una influencia que no podrá menos de ser tenida en cuenta.

Curioso es el espectáculo de la guerra en medio de sus horrores; más ha de serlo la paz que ponga término a la terrible tragedia, en que los muertos y los heridos alcanzan cifras increíbles, que nunca se vieron igualadas.

Comunicado del Gobierno francés.

PARIS, 9.—Esta tarde se ha facilitado el siguiente parte oficial: «En Bélgica, lucha intermitente de artillería.

Ypres y Furnes han sido bombardeadas. La artillería belga ha destruido una venta que ocupaban los alemanes.

A lo largo de la carretera de Bethune a La Basée hemos vuelto a ocupar un molino, en el que los alemanes habían conseguido instalarse.

Han continuado los alemanes bombardeando Soissons con proyectiles incendiarios. Sobre el frente del Aisne y de Champagne, nuestra artillería ha combatido eficazmente a la artillería alemana.

En el Argonne, la lucha empeñada alrededor de Bagatelle se desarrolló en una de las partes más pobladas de la selva, por lo que tomó carácter bastante confuso; pero el frente ha sido conservado intacto en su conjunto por ambos contendientes.

Los efectivos comprometidos el día 7 no han pasado de tres a cuatro batallones de cada lado, y durante el combate de ayer sólo uno de nuestros batallones entró en fuego.

En Lorena y en los Vosgos sólo se señalan combates de artillería.»

Comunicado del Gobierno ruso.—El Zar en el campo de batalla.

PETROGRADO, 9.—El Zar, prosiguiendo su viaje hacia el frente, ha visitado el hospital de Rouno, donde su hermana, la gran duquesa Olga Alexandrovna, está de hermana de la Caridad.

Estuvo conversando afectuosamente con los heridos, prodigándoles palabras de consuelo y socorros en metalco. También impuso muchasdecoraciones.

El ministerio de Negocios Extranjeros ha publicado el Libro Naranja, referente a las reformas de Armenia, poniendo de manifiesto los esfuerzos de la diplomacia rusa en favor de los desdichados armenios, propósitos que siempre fueron contrariados por la diplomacia germana.

Del Cuartel general alemán.—Los turcos pasan el canal de Suez.

ROMA, 10.—El Gran cuartel general alemán comunica que en los teatros de la guerra no han tenido lugar operaciones de importancia. Sólo en la frontera de la Prusia oriental

hubo varios encuentros locales, obteniendo los alemanes varios éxitos.

El corresponsal del *Wiedomou* comunica que entre los prisioneros rusos hechos por los austriacos se encontraba un súbito austriaco de la raza *rutena*, que al comienzo de la guerra vivía en Drodzy (Galitzia oriental).

Durante la invasión rusa de la Galitzia este hombre fué obligado a luchar en el Ejército ruso contra los austriacos.

El Cuartel general turco comunica de Constantinopla que varios destacamentos turcos consiguieron pasar el canal de Suez entre Tudsum y Seraperum.

Durante la lucha un crucero inglés fué alcanzado por las baterías turcas, sufriendo graves averías.

El Almirantazgo japonés confirma la pérdida del crucero *Asama* en aguas de Méjico.

La guerra en el mar

Los ataques de los submarinos.

LONDRES, 9.—El secretario del Almirantazgo británico publica declaraciones de los capitanes de los barcos mercantes *Tokomaru* e *Ikaria*, sobre el ataque de los submarinos alemanes.

El capitán del *Tokomaru* ha dicho que el 22 de Enero, encontrándose a unos 12 kilómetros del faro de El Havre, el barco fué blanco de un torpedo en estribo. El declarante está seguro de que era un submarino el agresor, porque había divisado distantemente el periscopio. El barco se hundió tan rápidamente, que fué imposible salvar sus documentos. La tripulación, compuesta de 57 hombres, se alejó en botes, y fué encontrada por el cazaminas francés *Saint Pierre*.

El capitán del *Ikaria* declaró que cuando su barco se encontraba parado, a unos 40 kilómetros de El Havre, con objeto de tomar práctico, lo alcanzó un torpedo de un submarino, que le hizo blanco en la proa y le causó una terrible explosión. Algunas piezas del torpedo cayeron sobre cubierta. El barco comenzó inmediatamente a hundirse, y la tripulación tomó los botes. Un remolcador encontró al vapor y le llevó a remolque a El Havre, medio hundido.

El vapor británico *Oriole*, que salió de Londres el día 29 de Enero con rumbo a El Havre, no ha llegado todavía. Se teme que también haya sido víctima del submarino alemán que echó a pique al *Tokomaru* e *Ikaria*. Su tripulación era de 21 hombres.

Vapores a pique.

PETROGRADO, 9.—Ayer, a las ocho de la mañana, el crucero *Breslau* bombardeó Yalta, causando desperfectos en cuatro almacenes y en el hotel de Rusia.

No hubo víctimas, para contestar a estos bombardeos, los cruceros rusos han bombardeado Trebizonda.

Esta tarde cañonearon la batería Hamada «de las ocho bocas de fuego», y echaron a pique un vapor enemigo cargado de mercancías.

Cerca de Yerosse hundieron otro vapor enemigo, que llevaba víveres, y un buque pequeño turco de dos mástiles.

El general Azcárraga

El ilustre presidente del Senado, capitán general Azcárraga, se encuentra ya muy bien de salud.

Ya ha salido a la calle, para dar un paseo en automóvil.

Muy de veras celebramos el restablecimiento del general Azcárraga.

EXTRANJERO

ROMA, 9.—Ha llegado el príncipe Yusseuff, encargado de una misión especial del Zar Nicolás II de Rusia cerca de Benedicto XV. Ha sido recibido inmediatamente en el Vaticano.

Ministros que regresan.

LONDRES, 8.—Han regresado de París el primer lord de la tesorería, Mr. Lloyd George, y el ministro de Hacienda de Rusia, Sr. Bark, después de ponerse de acuerdo con M. Ribot, ministro de Hacienda de Francia, en la conferencia celebrada pocos días ha.

Desórdenes en Austria.

ROMA, 9.—Se reciben de Venecia impresiones pesimistas acerca de la situación de Austria.

En despacho de la ciudad de las lagunas, recibido aquí esta madrugada, se dice que en Praga, la capital de Bohemia, ha habido nuevos desórdenes por haber sido detenidos varios estudiantes checos y algunos periodistas. Es grande y general la irritación de los habitantes.

Desde el 1 del actual ha habido cinco atentados con dinamita en Bohemia. Todos ellos han sido fraguados contra personajes políticos.

El «Dacia».

LONDRES, 9.—Ayer ha fondeado en Norfolk (Virginia) el transatlántico alemán *Dacia*, de cuyo barco se ha ocupado tanto la Prensa en estos últimos días.

DIARIO DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Peligros, 3, entresuelo.

Telegramas de la costa

Salvamento heroico.

CÁDIZ, 10.—El vapor pesquero *Mary*, de la Sociedad Tejero y Compañía, de La Coruña, que pescaba en la costa de Marruecos, vio que le hacía señales otro vapor, que se encontraba próximo a la costa, disparando cohetes. Acercóse y halló al vapor italiano *Accame* faltar de gobierno y con la máquina inutilizada.

El capitán del *Mary*, Sr. Lecumberri, hermano del diestro del mismo apellido, a pesar de la violenta marejada que había, tendió un cabo al italiano; pero el cabo se rompió, arrojándose a la hélice.

De resultados de este accidente encontráronse ambos buques en inminente peligro de estrellarse contra la costa.

Pero a pesar de la avería el *Mary* dió remolque al italiano, conduciéndole a Gibraltar a costa de una penosísima travesía, abundante en grandes peligros.

Los tripulantes del vapor remolcado dicen que éste se hubiera perdido irremisiblemente sin el auxilio del *Mary*. Este regresó hoy a Cádiz con grandes averías, remolcado por el vapor inglés *Resque*.

Hácese grandes y generales elogios del capitán del *Mary*.

Vapor español apresado?

VALENCIA, 10.—En las barriadas marítimas circula el rumor de que un crucero francés, de vigilancia en el Mediterráneo, ha apresado el vapor de la Compañía de correos de África *Barceló*, que se dirigía a Génova. Hace tres días salió de este puerto.

El rumor ha producido gran sensación. Dícese que el *Barceló* está apresado en Tolón.

El trasatlántico «Alfonso XIII»

SANTANDER, 10.—El marqués de Comillas, los consejeros y los técnicos han acordado intentar el salvamento del *Alfonso XIII*, interviniendo el vapor *Fimsterre*, de la Compañía de salvamentos de La Coruña, y otros elementos.

Dos pescadores ahogados.

SAN SEBASTIAN, 9.—Al regresar esta tarde de las faenas de la pesca el vapor *Santísima Trinidad*, una enorme ola, que pasó sobre la cubierta, arrebato dos hombres de la tripulación, que perecieron ahogados.

Los cadáveres no han parecido.

Uno de los marineros era casado y deja tres hijos; el otro era soltero.

El temporal en Cádiz.—La Escuela Naval.

CÁDIZ, 10.—Ha regresado satisfechísimo de su viaje a Madrid el gobernador civil Sr. Fernández Jiménez.

Ha anunciado que el Gobierno se halla dispuesto a facilitar medios para remediar la crisis obrera; que el ministro de Fomento presentará a las Cortes un proyecto de ley solicitando un crédito para reparar los estragos producidos en las murallas por los temporales últimos, y que el ramo de Guerra costeará las reparaciones que sea preciso hacer en el cuartel de San Roque.

También ha manifestado el Sr. Fernández Jiménez que en breve vendrá a Cádiz el ministro de Marina para elegir el sitio que ha de ocupar en la bahía la Escuela Naval, que se aspira a que sea la mejor del mundo.

Noticias de Gibraltar.

ALGECIRAS, 9.—Anoche salieron de Gibraltar los batallones territoriales que van a Francia; la expedición consta de 3.000 hombres; diéronles escolta numerosos buques de guerra. Algunas Compañías de navegación no admiten mercancías para Gibraltar por la lentitud con que se opera en este puerto; esto pudiera dar lugar a un conflicto grave.

Se hace un gran aprovisionamiento para surtir a los buques mercantes al servicio del Gobierno.

Remolcado por el vapor *Rescue*, ha entrado la goleta inglesa *Littlepet*, que a dos millas

del paso de Tarifa se vio en peligro de naufragar a causa de una vía de agua.

El vapor inglés *Huda*, sorprendido por un temporal que le obligó a arrojar cinco toneladas de la carga, sufrió ligeras averías.

De Bombay llegó el paquete inglés *Arabia*.

Firma del Rey

Real decreto sacando a subasta la construcción de una línea telefónica entre Barcelona y La Junquera y otra entre Barcelona y Valencia.

Idem id. promoviendo a inspector del Cuerpo de Telégrafos a D. Francisco Remigio Cortés.

Idem id. jefe de Centro del mismo Cuerpo a D. Enrique Romanos.

Idem id. concediendo honores de jefe superior de Administración a D. Antonio de Mora, presidente de la Diputación provincial de Huelva, y a D. Francisco Díaz Gayán, alcalde de Cariñena.

Idem id. concediendo la nacionalidad española a varios súbditos extranjeros.

El ministro de la Gobernación ha confirmado hoy las noticias que publica la Prensa acerca de los desgraciados sucesos ocurridos en Cenicero.

EN EL SENADO

Conclusiones de un discurso

A primera hora de la sesión terminó ayer su discurso el ilustre senador liberal D. Luis Palomo, haciendo interesantísimas observaciones al proyecto de construcciones navales y estableciendo las conclusiones siguientes:

«Teniendo en cuenta las enseñanzas de la guerra europea y los recursos económicos de España, «sólo se pueden llevar al programa de construcción de segunda escuadra cruceros rápidos, sumergibles, cazatorpederos, cañoneros y los elementos auxiliares que constituyen el proyecto que discutimos y con el que estoy conforme.

Segundo, en los nuevos contratos de construcciones se suprimirán (por las razones expresadas) las condiciones peligrosas y habilitadas establecidas en el contrato de primera escuadra en los artículos 31, 51 y 52 del pliego de condiciones.

Tercero, los contratos se verificarán por series y en concursos libres.»

El Sr. Palomo recibió muchas felicitaciones por su notabilísimo discurso.

Justa petición

Los alumnos de la Escuela de Náutica del Instituto provincial de Málaga han elevado una instancia al ministro de Marina haciendo presente que sólo dispone de un local para las clases en el piso tercero del Instituto, y que carecen del material necesario para las prácticas de navegación, a pesar de que el caudal de las «aguas de San Telmo» es de su pertenencia.

El primer obstáculo con que tropezó la instancia fué, como no podía menos, burocrático.

El ministro que debía resolver, a pesar de tratarse de una Escuela Náutica, no era el de Marina, sino el de Instrucción pública, y, claro!, Marina no lo envió a verdadero destino, sino que lo devolvió a los exponentes para que se dirigieran al departamento competente.

El caso es dificultar y hacer perder tiempo. Ahíra comenzarán los peticionarios un nuevo calvario. Ignoramos qué detalles de trámite opondrán a su paso; pero queremos creer de la eficacia del señor conde de Esteban Collantes que atenderá la petición, que no puede ser más justa ni más laudable; pero de no ser así, los intereses de la Escuela no quedarán desatendidos, porque el Sr. Ruiz de Grijalba tiene el decidido propósito de alzar en el Parlamento su voz en su defensa.

BOLSA DE MADRID

VALORES PÚBLICOS

4 por 100 perpetuo interés	76 8	76 9
Fin corriente	00 00	00 00
Fin próximo	00 00	00 00

Alocaido.

Serie F 50.000 ptas. nominales	72 50	73 50
» E 25.000 » » »	72 90	00 00
» D 12.500 » » »	74 50	75 35
» C 5.000 » » »	76 50	77 50
» B 2.500 » » »	78 50	79 60
» A 500 » » »	79 00	79 90
» G y H de 100 y 200 » » »	78 50	80 00
En diferentes series	00 00	00 00

4 por 100 amortizable.

Serie E 25.000 ptas. nominales	85 00	00 00
» D 12.000 » » »	85 10	00 00
» C 5.000 » » »	87 25	00 00
» B 2.500 » » »	87 25	00 00
» A 500 » » »	87 25	87 00
En diferentes series	00 00	87 00

5 por 100 amortizable

Serie F 50.000 ptas. nominales	94 50	95 05
» E 25.000 » » »	94 75	95 20
» D 12.500 » » »	95 25	95 40
» C 5.000 » » »	97 20	97 00
» B 2.500 » » »	97 10	97 40
» A 500 » » »	97 55	97 15
En diferentes series	97 10	97 50

Bancos y Sociedades.

Cédulas hipotecarias al 4 %	103 75	103 95
Acciones del Banco de España	92 50	451 00
Idem de la C. A. de Tabacos	45 00	450 00
Idem del Banco Hipotecario	262 00	267 00
Idem de Castilla	000 00	000 00
Idem del Hispanoamericano	00 00	00 00
Idem del Español de Crédito	00 00	030 00
Idem del del Río de la Plata	280 00	263 00
Idem del Central Mexicano	00 00	00 00
Azucareras preferentes	38 50	00 00
Idem ordinarias	13 00	00 00
Idem obligaciones	00 00	00 00

Otros valores.

C. Gral. Mad. de Electricidad	00 00	00 00
Sociedad Eléctr. de Chamberí	00 00	000 00
Idem id. obligaciones	00 00	00 00
Electricidad Mediodía Madrid	00 00	00 00
C. Peninsular de Teléfonos	00 00	00 00
Canal Isab. II	00 00	00 00
Construcciones metálicas	00 00	00 00
Ferrocarril de Valladolid a Ariza	00 00	00 00
Unión de Explosivos	205 50	00 00
Oblig. Diputación provincial	00 00	00 00
Sociedad Editorial de España	00 00	000 00
—Fundador	00 00	000 00
Idem id. id.—Ordinarias	00 00	000 00
C. Madr. de Urbanización	00 00	000 00

Ayuntamiento de Madrid.

Obligaciones de 250 pesetas.	00 00	00 00
Idem Erlangei y Compañía	00 00	78 00
Idem por resultados	00 00	00 00
Idem por expropiaciones del interior	88 00	00 00
Idem id. en el ensanche	00 00	91 75

Cambios sobre el extranjero

Francos	100 70	100 05
Libras	25 30	25 12

CONGRESO

Sesión del día 10 de Febrero de 1915.

Preside el Sr. Aparicio.

A las cuatro en punto abre la sesión.

La Cámara, regularmente concurrida.

En las tribunas, poco público.

Los ministros de la Gobernación e Instrucción pública ocupan el banco azul.

Se aprueba el acta de la sesión anterior.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El Sr. Plaja formula un ruego referente al cierre de una escuela municipal que es muy necesaria para los niños pobres de su distrito.

Le contesta brevemente el ministro de Instrucción pública.

El Sr. Giner de los Ríos llama la atención del mismo ministro acerca de deficiencias que se observan en el expediente de algunos grupos escolares de Lucena.

Le contesta el ministro de Instrucción procurando desvanecer los temores del orador.

El Sr. La Morena formula algunos ruegos relacionados con la velocidad de los automóviles y que los guardias obliguen a los chicos y a las personas mayores a circular por las aceras para evitar atropellos.

También pide la reforma de la pasarela de la Puerta del Sol, donde se esperan los tranvías.

Interviene también acerca de este asunto el Sr. Barriobero, para pedir que se utilice el aparato moderador y avisador que un médico inventó para el uso de los automóviles.

Le contesta el ministro de la Gobernación en tono jocoso, recordando todas las medidas que se han adoptado, y afirmando que hay otras precauciones que corresponden al público y a los conductores, y que no pueden ser reglamentadas.

El Sr. Rivas Mateo habla de lo ocurrido con el decreto creando los profesores de educación física.

Dice que ya que no se les deja ejercer su

Las Cortes

SENADO

Sesión del día 10 de Febrero de 1915.

A las tres y media comienza la sesión, presida por el Sr. Santos Guzmán.

En los escaños, una veintena de senadores, y las tribunas, casi desiertas.

Ocupan el banco azul los ministros de Marina y Justicia.

Se aprueba el acta, y sin ruegos ni preguntas, se entra en el

ORDEN DEL DÍA

Apruébase sin discusión el dictamen de la Comisión de actas proponiendo sea declarado

aspirante al cargo de senador por derecho propio al señor duque de Medinaceli.

Se vota definitivamente el proyecto de ley declarando que las edades establecidas por la de 7 de Enero de 1908 para el pase a la reserva de los oficiales generales del Cuerpo general de la Armada se refieren sólo a ese Cuerpo, y no a los demás de Marina.

La bases navales.

Continúa la discusión de este dictamen, haciendo uso de la palabra el Sr. Carranza.

Dice que, aludido por los Sres. Concas y Palomo, se ve en la necesidad de hablar sobre esta importante cuestión.

Manifiesta que el proyecto presentado por el Gobierno ni es circunstancial, ni urgente, cosas ambas que explica con amplitud, para terminar calificando de error el que el Gobierno no haya traído a las Cortes el proyecto inmediatamente después de estallar el conflicto europeo.

Expone que España ha debido comprar dos grandes acorazados que la Argentina deseaba enajenar, siempre que el comprador no fueran los Estados Unidos ni ninguna de las naciones beligerantes.

Hace un estudio de las cantidades que otras naciones han dedicado y dedican a las armadas navales, afirmando que no tendremos nunca escuadra si para construcción de la misma no dedicamos por lo menos 250 millones.

Estima factible otro procedimiento para llegar a conseguir nuestro poderío naval, y es el destinar 1.000 millones para construcción de buques y bases navales, cuya cantidad podría amortizarse en diez y siete años.

Continúa examinando el proyecto, haciendo algunas consideraciones muy atina las relativas al mismo.

Por la Comisión le contesta el Sr. Martínez Pardo, quien manifiesta que era criterio de la Comisión no recoger las manifestaciones hechas por los impugnadores del proyecto, puesto que a todos ellos contestará el ministro de Marina al hacer el resumen del debate.

ESPECTÁCULOS PARA MAÑANA

REAL.—A las 8 3/4, El barbero de Sevilla.

ESPAÑOL.—A las 10, El alcalde de Zalamea y Una buena vara.

A las 6, La otra vida y Una buena vara.

COMEDIA.—A las 9 3/4, La loca aventura.

A las 5 1/2, La loca aventura.

PRINCESA.—A las 6, El hombre que asesinó.

COMICO.—A las 6, La sobrina del cura.

A las 6 1/2, ¡Arriba, caballo moro! e Ideal Recuelo.

A las 11, La sobrina del cura.

APOLO.—A las 6, Alicia, Troupe Perezoff y El entierro de la sardina.

A las 10 1/2, Con toda felicidad, Troupe Perezoff. Una cena agitada en el restaurant Maxim de París y El entierro de la sardina.

LARA.—A las 6, Del natural y Pastora Imperio.

A las 10 1/2 (doble), Madame Pepita y Pastora Imperio.

ESLAVA.—A las 6, Una buena muchacha.

A las 10 1/2, Una buena muchacha.

CERVANTES.—A las 6 1/2, Lluvia de hijos.

A las 10 1/2 (doble), Trampa y Cartón.

COLISEO IMPERIAL.—A las 5 1/2, El rey de la casa.

A las 6 1/2 (especial), Lo cursi.

A las 9 1/2, Herida de muerte.

A las 10 1/2, El cura de Longueval.

NOVEDADES.—A las 6, Poca-pena.

A las 7 1/4, Las chulas de Madrid.

A las 9 1/4, Los hombres que son hombres.

A las 10 1/4, La Venus moderna.

A las 11 3/4, El siglo de oro.

Z RZUELA.—Tarde y noche variado programa cinematográfico.

IMP. DE HERALDO MILITAR. PIZARRO, 15 MATRIZ

profesión, se les debe devolver las 250 pesetas que abonaron por el título.

Ofrece atender este ruego el ministro de Instrucción pública.

Notas políticas

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Después de despachar con S. M. el Rey el Sr. Dato asistió a la boda de la marquesa de Campo Fértil.

Por esta causa el presidente no recibió a los periodistas, haciéndolo, en su lugar, el subsecretario, señor marqués de Santa Cruz.

Este señor nos manifestó que el Sr. Dato irá esta tarde al Senado, donde se espera que el ministro de Marina pueda hacer el resumen de la totalidad del proyecto de bases navales para adelantar todo lo posible su aprobación.

Los presidentes del Senado y del Congreso continúan mejorando; pero tampoco asistirán a las sesiones esta tarde.

De Marruecos hay noticias tranquilizadoras. Y no había otras noticias de interés.

En Gobernación.

El Sr. Sánchez Guerra no tenía esta mañana nuevas noticias de los sucesos de Cenicero, no comprobándose que haya habido varios paisanos muertos, como ayer se dijo.

Confía el Sr. Sánchez Guerra en poder resolver satisfactoriamente la huelga de Haro.

Habitaciones

Se venden gabinetes elegantemente amueblados en casa particular.

Precios muy económicos.

Fuencarral, 51 dupl., 1.º izq.

ESPECTÁCULOS PARA MAÑANA

REAL.—A las 8 3/4, El barbero de Sevilla.

ESPAÑOL.—A las 10, El alcalde de Zalamea y Una buena vara.

A las 6, La otra vida y Una buena vara.

COMEDIA.—A las 9 3/4, La loca aventura.

A las 5 1/2, La loca aventura.

PRINCESA.—A las 6, El hombre que asesinó.

COMICO.—A las 6, La sobrina del cura.

A las 6 1/2, ¡Arriba, caballo moro! e Ideal Recuelo.

A las 11, La sobrina del cura.

APOLO.—A las 6, Alicia, Troupe Perezoff y El entierro de la sardina.

A las 10 1/2, Con toda felicidad, Troupe Perezoff. Una cena agitada en el restaurant Maxim de París y El entierro de la sardina.

LARA.—A las 6, Del natural y Pastora Imperio.

A las 10 1/2 (doble), Madame Pepita y Pastora Imperio.

ESLAVA.—A las 6, Una buena muchacha.

A las 10 1/2, Una buena muchacha.

CERVANTES.—A las 6 1/2, Lluvia de hijos.

A las 10 1/2 (doble), Trampa y Cartón.

COLISEO IMPERIAL.—A las 5 1/2, El rey de la casa.

EL MEJOR

AGUAS MINERALES NATURALES DE

Depurativas

PURGANTE

CARABANA

Antibiliosas

Antiherpéticas

Propietarios: Vda. é hijos de R. J. CHAVARRI.—Dirección y Oficinas: Lealtad, 12.—Madrid

Colegio del Cardenal Cisneros

Incorporado al título de San Isidro. Costanilla de Santiago, 6, 1.º

Dirección-proprietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas.

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 1913 a 1914, que fué el siguiente:

Table with 6 columns: PREMIOS, Sobresalientes, Notables, Aprobados, Suspensos, TOTAL. Values: 38, 167, 81, 22, Ninguno, 270.

La Mutuelle de France et des Colonies

SOMETIDA A LA VIGILANCIA DEL ESTADO FRANCÉS Y DEL ESTADO ESPAÑOL. Registrada en Francia de conformidad a la decisión ministerial de 13 de Marzo y 19 de Junio de 1907.

DOMICILIO SOCIAL: LYON (Francia)

DELEGACION ESPAÑOLA: Plaza del Teatro, 3, y Rámba Santa Mónica, BARCELONA

Constitución en 15 años DE UN CAPITAL EN EFECTIVO PERMITIENDO A CADA UNO ASEGURARSE: un Dote para los HIJOS, una Pensión para la VEJEZ, una Herencia para la FAMILIA, un Libramiento de QUINTAS por entregas mensuales desde 6 PESETAS en adelante sólo durante 14 años.

SUSCRIPCIONES REALIZADAS (RAMOS VIDA Y FALLECIMIENTO) Fin 1896... 1 millón 617.000 frs. Fin 1900... 60 millones 954.900 frs. Fin 1905... 410 millones 845.900 frs. Fin 1910... 983 millones 383.900 frs. 31 Mayo 1913... 1.242 m. 586.400 frs. Más de 500.000 suscriptores.

Según lo prescrito en el artículo 22 de los Estatutos, los fondos de las Asociaciones se invierten en valores públicos del Estado español y se depositan en el Banco de España.

Los rendimientos que se obtienen en La Mutuelle de France et des Colonies, tanto para las Asociaciones en caso de Vida, como para las Asociaciones en caso de Fallecimiento, exceden en mucho a los obtenidos en cualquiera otra Compañía de Seguros sobre la Vida.

Para más detalles, dirigirse a la Delegación española de La Mutuelle de France et des Colonies, Plaza del Teatro, 3, Barcelona.

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

Autor de la Aritmética y Contabilidad de textos; igualmente con el Jefe de la Dirección general, D. Roberto Robert, de las Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana, como asimismo de Geografía Universal para Telégrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombro, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

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

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés é Inglés. Hijos de empleados del Cuerpo, 25 pesetas.—Huérfanos de empleados, 20 pesetas.—Clases por mañana, tarde y noche.

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furness); fábrica de aviones, cañones y blindajes de Sheffield (River Bank Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Eritia y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Piacenza (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Gulpizcoa-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 Kest, para proyectiles; polígonos de Ekmeala y Kynard.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Pablo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognani», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Berk», crucero de primera clase, de 1.200 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 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Liberator», 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 «Prinzess». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski number» crucero tipo de «Scouts» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Domintion», 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; «Powhatan», 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: construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 70 buques de distintas clases.

“TITANIA”

Pintura metálica inoxidable (Patentada)

SIN RIVAL EN EL MUNDO

Para la conservación del hierro y de todos los metales

Fabricante: E. HERRERA Calle O'Donnell, núm. 21.—Madrid.

Veronés -- Fotógrafo

San Bernardo, 52.—Madrid

Tres retratos artísticos: 3 pesetas

IBARRA Y COMPANIA

SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 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 Peña, 1.611; Cabo Palo, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silliro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España: Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves. Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos. Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias. Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C., de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

- «INFANTA ISABEL»... de 10.000 toneladas (2 hélices). «BARCELONA»... de 7.500 id. «CADIZ»... de 7.500 id. «VALBANERA»... de 7.500 id.

El primero de estos buques hace sus viajes directos a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspés, Zetuán, 14.

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

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual: saliendo de Barcelona el 4, de Málaga, el 5, y de Cádiz, el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 2, y de Montevideo, el 3.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

Servicio mensual: saliendo de Génova el 21; de Barcelona, el 25; de Málaga, el 28, y de Cádiz, el 30, para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz, el 27, y de Habana, el 30 de cada mes.

LINEA DE CUBA-MEJICO

Servicio mensual, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y de Habana el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña y Santander.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanita, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico, Puerto Barrios, Cartagena de Indias, Maracaibo, Coro, Cumaná, Carúpano, Tainidad y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena y Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 6 Enero, 3 Febrero, 3 y 31 Marzo, 28 Abril, 26 Mayo, 23 Junio, 21 Julio, 18 Agosto, 15 Septiembre, 13 Octubre, 10 Noviembre y 8 Diciembre: para Port-Said, Suez, Colom-

SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

- «MIGUEL M. PINILLOS»... de 4.500 toneladas. «CONDE WIFREDO»... de 5.000 id. «MARTIN SAENZ»... de 5.500 id. «PIO IX»... de 6.000 d. «CATALINA»... de 8.000 id. «BALMES»... de 6.500 id.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspés, Zetuán, 14.

LINEA DE FERNANDO POO

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

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual saliendo de Bilbao y Santander el 16, de Gijón el 17, Coruña el 18, de Vigo el 19, de Lisboa el 20 y de Cádiz el 23, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 16 para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables para pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Carreras Militares

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco.

Preparación completa, á cargo: Tenientes coroneles, M. Peralta y Ortega; Comandante, Sánchez Pacheco; Capitanes, Castillo, Berzosa y Martínez, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.—INGERNADO

ARENAL, 24

Azopardo & Ca. Consignaciones, Embarques, Aduanas y Fletamentos. Cadiz (ESPAÑA)

CASA RECOMENDADA "EL PRECIO FIJO"

41, PRINCIPE, 41 - MADRID

Fábrica de ropa blanca, Equipos para novia, Bata, Faldas seda y lana, Sombreros, Capotas, Vestiditos para niño y Canastillas para recién nacidos.

Fábrica de blusas.—Todo á precios de almacén. Única casa de EL PRECIO FIJO

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