

# DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO LI

Dirección y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.—Tel. 2.931

Madrid 14 de julio de 1919

== DOS EDICIONES DIARIAS ==

NUM. 15.405

## Enseñanzas de la gran guerra

### Necesidad de aplicarlas a nuestra Marina militar

Terminada la gran guerra y descorrido el telón que ocultaba muchos detalles referentes a organización, armamento y procedimientos de combate empleados por las Marinas beligerantes, asombra contrastar los adelantos e innovaciones que en ellas se introdujeron con lo que aún mantenemos como expresión de valer en nuestra modesta flota militar. También llaman nuestra atención los errores, omisiones y descuidos padecidos por los maestros en asuntos navales. Y nace este asombro de caer en la cuenta de cuáles no serán los nuestros, si dichos maestros (por ejemplo, los grandes estadistas ingleses), teniendo a su disposición elementos perfeccionadísimos, y auxiliados por pujantes corrientes de opinión, pudieron equivocarse en forma lamentable y pernicioso, que dió lugar a ocasiones en que se dió por perdida una campaña donde se ventilaba la futura existencia del gran Imperio británico.

Poco son nuestros recursos navales, y pequeñas las condiciones a que deben satisfacer. No quiero ni debo hablar de las necesidades estratégicas de la nación, ni de las aplicaciones que podrían tener para nosotros las enseñanzas de esta índole derivadas de la gran guerra, porque hacerlo nos desviaría del objetivo principal de estas líneas y daría lugar a inacabables controversias, ya que tenemos muy arraigada la costumbre de considerar como necesidades estratégicas nacionales a circunstancias de lugar y tiempo, que generalmente constituyen conveniencias particulares de una localidad española o necesidad ocasional de una potencia extranjera. Nuestro objeto es mucho más modesto: se limita a pedir que vayamos remozando nuestros buques e introduciendo en ellos las innovaciones que la guerra señaló como absolutamente necesarias.

Examinemos el material flotante y tomemos en consideración a nuestros acorazados. Ni vamos a dejarles arrinconados por anticuados ni es lógico sostenerlos en actividad a sabiendas de que son completamente inútiles para una lucha moderna.

Las pocas acciones navales de la gran guerra demostraron, entre otras cosas:

- Que las distancias de combate crecieron extraordinariamente, rebasando los 18 000 o 20 000 metros.
- Que a tales distancias los proyectiles de la artillería moderna caen con grandes ángulos, incidiendo muchas veces en las cubiertas, en vez de chocar con las gruesas planchas de coraza de los costados, y con las consecuencias que es lógico suponer.
- Que los proyectiles que hayan de atacar las planchas de coraza a distancias inferiores a 14 o 15 000 metros necesitan organización diferente de la que tienen los nuestros.
- Que los acorazados modernos requieren modificar o reforzar la organización estructural que se les asignó para defenderse contra las minas y torpedos.
- Que la artillería antitorpedera, para ser de eficacia, tiene que manejarse como la de grueso calibre; es decir, centralizando su manejo en una sola persona capaz de apuntar y disparar «ella sola» todas las piezas.
- Que los cañones de grueso calibre tienen que ser movidos, apuntados y disparados por un solo operador.
- Que sin observación aérea un acorazado moderno está condenado a no poder apuntar, y a veces a no reconocer a quien le hace fuego.
- Que los grandes alcances que se obtienen con el torpedo hacen necesario un cambio radical en el manejo táctico de estos buques.
- Que el avión portatorpedos es futuro auxiliar del destructor, «más peligroso que éste», y requiriendo armamento especial para batirlo.
- Que el avión de bombardeo, que al terminar la campaña ensayaba ya el lanzamiento de bombas de 300 libras de carga explosiva, puede convertirse en poderoso enemigo del acorazado de combate al mejorar sus aparatos de puntería.

Tenemos armados dos acorazados, y a otro pendiente de ultimar su equipo y pruebas.

Repetidas veces fueron señalados sus defectos y puntualizadas las omisiones padecidas al construirlos.

Las enseñanzas de la guerra fueron tan positivas y concretas, que la marina inglesa, apenas sus buques fondearon en Scapa Flow, después del combate naval de Jutlandia, empezó a remediar los defectos que tenían, puestos de relieve en aquella batalla.

En plena guerra, y con las premuras inevitables, hicieron las transformaciones necesarias en los buques de dicha escuadra y se rehicieron los planos de los acorazados pendientes de alisamiento.

¿No podíamos ir haciendo algo parecido?

Cosas hay que no admiten discusión, como son: el reforzar los acorazados de las cubiertas altas y de los carapachos de las torres; mejorar el aislamiento existente entre las cámaras de carga y maniobra de las torres y sus correspondientes paños de municiones; establecer análogo aislamiento entre las cámaras donde va montada la artillería secundaria y los paños de pólvora de la misma.

Suprimir las casamatas de proa y popa, que en nuestros acorazados, lo mismo que en los ingleses, se inundan cuando hay un poco de mar, llevando sus piezas a la cubierta alta y agrupándolas en montajes triples (esta operación fué hecha en muchos buques ingleses), etc., etc. Se trata de obras largas y costosas. Es cierto. Pero si no las hacemos, estos acorazados pasarán, en menos de un par de años, al grupo que integran nuestros cruceros. Es decir, serán «prácticamente inútiles» para una campaña naval, como lo son la mayoría de los restantes barcos de nuestra Armada.

Otra operación estructural importantísima y que también debiera hacerse, sería mejorar la protección antisubmarina que tienen nuestros acorazados; obra que tal vez sea la más larga y difícil. Pero repetimos lo mismo que antes decíamos. Porque cada buque de tipo y armamento determinado, debe colocarse en condiciones de batirse con otro de igual tamaño y armamento. Pongamos a nuestros acorazados en igual pie que los que tengan las demás marinas. Son pocos, pero que cada uno sea una «verdad» flotante sobre el mar.

Urge que vayamos estudiando el asunto, y que si como parece probable, tardamos años en construir nuevos buques de gran desplazamiento, aprovechemos este tiempo en modificar y poner al día estos tres barcos. Tengo la seguridad que ningún Parlamento negaría los créditos necesarios para modificar los acorazados e introducir en su armamento y defensa todas las innovaciones aplicadas por la primera marina del mundo; innovaciones que deben ser consideradas como muy naturales, cuando no han vacilado en hacerlas públicas.

De paso conviene llamar la atención sobre algo que quizás pase desapercibido a los ojos de quienes no sigan atentamente las evoluciones y progresos del material.

Si la marina de la República portuguesa aumentase con la cesión de algunos buques alemanes, desaparecería el margen de superioridad que sobre ella tuvo la nuestra; margen tan necesario para mantener en la Península la paz, que desde hace siglos nos permite vivir en buena armonía política y desempeñar preponderante papel en las cuestiones africanas y del Estrecho.

Ese margen puede conservarse si nuestros acorazados son los que debieran ser.

Se perderá tan pronto incorporen a su marina dos o tres buques de combate alemanes, sean de inferior tonelaje al de nuestros «Españoles».

Porque no hay que hacerse ilusiones y conviene que lo sepa el público marítimo que no pertenece a las aspiraciones militares.

Un crucero acorazado alemán de fecha de construcción no muy reciente, pero equipado con los elementos auxiliares que esta guerra ha llevado a un asombroso estado de eficacia, puede, sin grave riesgo, afrontar las ocho piezas de 3,05 de nuestros acorazados; pues tal como están ahora esas piezas rendirían el mismo provecho que un hospital de moderna planta pero desprovisto de sala de operaciones, gabinete bacteriológico, etc.

Hay que convencerse que más que el número nos importa la calidad y que cada buque que se nos dé conviene sea completamente eficaz: debe estar completo en sus detalles y tener lo necesario para su manejo.

Además de las modificaciones estructurales, hay que atender a las de otros elementos auxiliares. Todos los parques modernos, aun los más pequeños, han transformado radicalmente los recursos empleados para el tiro, adoptando en todos los calibres las instalaciones de fuego centralizado.

Ha desaparecido la variedad de proyectiles que empleaba la artillería gruesa, y todos los cañones navales de gran potencia emplean un tipo único de granada perforante, cargada con explosivo de alta potencia y dotada de espoleta de verdadero efecto retardatiz.

Los acorazados que no tengan globos-cometas o aeroplanos para la observación del fuego, «no podrán ver sus blancos» ni contestar al fuego que recibían del enemigo, por la sencillísima razón de que ni siquiera lo verán, dadas las grandes distancias de tiro.

Modificar sus instalaciones de tiro y proveer a todos los buques de observación aérea, es asunto esencial, absolutamente necesario, como lo es pasar a ensayar el fuego a grandes distancias.

Se nota en todos los relatos que se refieren a la guerra el gran empleo hecho de las estaciones radiogonómicas de telegrafía sin hilos aplicándolas a localizar la marcación y distancia próxima de los buques enemigos.

Se comprende, dadas las grandes velocidades a que evolucionan los barcos de guerra, que si ignorasen la posición del enemigo y no pudieran conocerla hasta el momento en que las fuerzas exploradoras establecieron contacto con las del adversario, sería difícilísimo maniobrar a fin de iniciar los combates desde ventajosas posiciones tácticas.

Hemos introducido en nuestros buques la radiotelefonía ¿No podríamos ponerles antenas dirigibles o aparatos capaces de responder a los fines señalados?

Los destroyers, torpederos y submarinos, que constituyen el resto de nuestra flota, también necesitan variaciones, aunque no tan radicales y costosas, por afectar principalmente a detalles de armamento, como transformación de su material artillero, instalaciones para formar pantallas de humo, dotación de armamento anti-aéreo y de detectores submarinos, etc., etc.

Cosas todas que pueden hacerse con relativa facilidad y que, además de mejorar el material levantarían el espíritu del personal, al que nada halaga más ni infunde mayores alientos que verse en posesión de elementos de combate a los que puede atribuir plena eficacia militar y al que con gusto dedicaría sus actividades y entusiasmos, por hacerlo con la convicción de que han de emplearse en algo verdaderamente útil a la nación.

¿Habrá «algún día» nuevos presupuestos? ¿Podrá servir nuestra humilde voz para recordar que antes de hacer nada nuevo, conviene aprovechar todo lo existente, y que más gana la nación poniendo al día sus buques de combate, que con la agregación de una sola unidad, sea cual fuere?

Si en nuestra mano estuviera, haríamos algo parecido a lo siguiente: Organizaríamos un pequeño grupo con personal del Cuerpo general e Ingenieros navales y artilleros. Le señalaríamos un plazo de algunos meses para estudiar las innovaciones «contratadas y aplicadas» y para proponer las que debieran introducir en nuestros buques. Y diríamos después en el Parlamento, si es que llega el día de ver un nuevo presupuesto en vías de aprobación:

«Señores: La Marina española necesita tantos millones para introducir en los buques del programa de 1908 las modificaciones que la guerra sanciona como necesarias.

Si se dan, los buques podrán considerarse como tales armas de combate. Caso contrario, deseamos marcar que son tales los progresos del material, que la situación naval española sería análoga a la que había en 1898, y que nada de lo que figura en los anuarios tendrá el valor militar que ustedes pueden suponerles.»

Algunas modificaciones son de gran entidad y tendrán a los buques gran tiempo fuera del servicio activo; pero todo esto lo creemos preferible a sostener una ficción de poder naval, que no sólo daña a nuestro prestigio, sino que rebaja el espíritu de las dotaciones a fuerza de notar la esterilidad de sus trabajos por mejorar la eficacia del material.

Expuesto este sueño, que no es otra cosa lo señalado en estas líneas, debo recordar que si en los buques hay que hacer, en los arsenales y astilleros tenemos más cosas que transformar e implantar. Pero se trata de cuestiones que no pueden definirse tan concretamente como para el material a flote. Y algunas son de categoría superior, y su simple enunciación produciría algún miedo a los grandes contribuyentes. ¡Cualquier mortal habla de hacer nuevos diques!... Pensemos principalmente en los instrumentos de combate directo, en los que llevan al combate al árbitro supremo de las batallas, no olvidando que muchos de los elementos que necesitan podrán comprarse baratos.

Por desgracia para el mundo, el mercado de material de guerra está muy bien surtido y «en el saldo» será fácil tropezar con verdaderas gangas.

JAIME YANER

## El verano regio

SANTANDER, 13.—Por deseo del rey se han celebrado las regatas de bandidos en la bahía.

Llegó el primero el «Giralda V», tripulado por el Rey y la duquesa de Talavera. Incurrió una hora y un minuto, recorriendo cinco millas. Salió del desembarcadero, remontó el faro de Maura, y volvió al punto de salida.

Segundo, el «Barandil», tripulado por el Príncipe D. Jenaro.

Tercero, el «Tonino», tripulado por la reina, el infante D. Fernando y la duquesa de la Victoria.

Terminadas las regatas pasó la fa-

milia real en una gasolinera por la bahía.

El capitán general de la región marchó a Burgos.

SAN SEBASTIAN, 13.—Con motivo de la fuerte marejada que reina se han suspendido las regatas de bandidos anunciadas para hoy.

La reina doña María Cristina, después de oír misa en la capilla regia de Miramar, pasó por la población hasta cerca de la hora de mediodía.

En el monte Igueldo se ha celebrado un banquete de honor de M. Peilus.

Para asistir al homenaje llegó, en representación de los «Amigos de Francia», una Comisión de Pamplona.

En el Hipódromo de Lasarta aterrizaron tres biplanos franceses.

Dichos aparatos han venido en vuelo directo de París, y se dirigen a Casablanca, haciendo escala en Getafe y Sevilla.

Pertenecen a la gran compañía de expresos aéreos, la cual seguirá enviando en días sucesivos hasta 200 aparatos con el mismo destino, pasando todos por esta población.

## Las fiestas de la victoria

Comienzan los bailes populares

PARIS, 13.—Las fiestas populares han dado principio con general animación, lanzándose el público a la calle sin parar mientes en la temperatura.

Aunque el tiempo no invitaba a permanecer al aire libre, compactos grupos recorrieron los bulevares cantando alegremente y repitiéndose las escenas de entusiasmo del 11 de noviembre y del 28 del mes pasado.

Hasta altas horas de la madrugada hubo animados bailes en los barrios populares, y los chaparros que cayeron, y que obligaban a los bailadores a moverse entre charcos de agua, no fueron obstáculo para que se exteriorizara el buen humor del vecindario parisiense.

Organizó una retreta con antorchas, que recorrió las principales vías seguidamente por numeroso público.

A las cinco de la mañana velase aún grupos que, empapados por la lluvia, bailaban y bebían alegremente, dispuestos a continuar haciendo lo mismo hoy y mañana.

Los señores Clemenceau y Pichon estuvieron en los Campos Eliseos comprobando el estado de los trabajos de decoración. El público advirtió la presencia del presidente, y le rodeó, tributándole una espontánea manifestación de cariño.

En un instante Clemenceau quedó rodeado de centenares de personas. El presidente recomendó al público calma, y ante él fueron desfilar los manifestantes, a todos los cuales fué estrechando la mano afectuosamente. Al retirarse, M. Clemenceau fué objeto de nuevas manifestaciones de entusiasmo.

PARIS, 13.—Las fiestas de la Paz continúan con gran animación.

La multitud recorre alegremente París en todos sentidos, viéndose pintorescas caravanas de provincianos que admiran los adornos de calles y plazas y el decorado de los edificios públicos y casas particulares.

Los parisenses han cifrado todo su orgullo y todo su entusiasmo en engalanar la capital, y han rivalizado en lujo, elegancia y arte con las instalaciones oficiales.

El gentío se agolpa extasiado ante el templo de la Magdalena, engalanado suntuosa y artísticamente. La fachada está cubierta por un inmenso tapiz de color púrpura, en el que han sido adosadas armoniosamente dos grandes palmas doradas, corbatas y cintas tricolores.

La plaza de la Concordia presenta un aspecto imponente y hermoso.

Las guirnaldas la circundan; los mástiles adornados ostentan las banderas de los pueblos aliados.

Del Obelisco y en Rosa de los Vientos parten guirnaldas de hojas con lazos tricolores.

En la cima del Obelisco, en dobles filas, hay profusión de bombillas eléctricas rojas.

Desde ella parten mástiles floridos hasta los Campos Eliseos.

El Arco del Triunfo también está engalanado, así como la calle Royal, cuyo conjunto es maravilloso.

A lo largo de los bulevares se han levantado numerosas y amplias tribunas, adornadas con arte y gusto.

PARIS, 13.—A las cuatro y media se celebró en la plaza del Palacio Municipal, y ante el presidente de la República y el Gobierno, la solemne ceremonia de entregar las espadas de honor a los mariscales Joffre, Foch y Petain, ofrecidas por el Ayuntamiento de París.

Formaban la guardia de honor Delegaciones de 22 regimientos.

El acto se verificó ante enorme concurrencia.

Monsieur Clemenceau hizo entrega de las espadas entre entusiasmas aclamaciones de la multitud que presenció el acto, mientras las músicas militares y el coro de Opera ejecutaban La Marsellesa.

El presidente del Municipio, en un

breve discurso, hizo el elogio de los tres mariscales.

Después de la ceremonia el presidente de la República, los ministros y los mariscales pasaron a la sala de fiestas del Ayuntamiento para presenciar las danzas alsacianas y oír un concierto.

Después hubo un «lunch», en el que se pronunciaron patrióticos brindis.

Se han celebrado solemnes misas en la iglesia de Nuestra Señora de París y en la capilla del Palacio de los Inválidos en sufragio de los muertos en defensa de la patria.

Asistieron los generales Foch y Castelnau, y en representación del presidente de la República, el general Fava.

A la una de la tarde una Comisión del Consejo municipal colocó dos palmas de oro en el monumento de Gambetta.

El presidente del Consejo municipal, M. Ebain, pronunció un discurso rindiendo el debido homenaje a Gambetta, que fué el alma de la resistencia francesa en 1871.

## Telegramas de la costa

La corbeta «Nautilus»

EL FERROL, 13.—En la presente semana emprenderá el nuevo viaje de instrucción por el Mediterráneo la corbeta «Nautilus», conduciendo a los alumnos de primer año.

Incautación de un buque alemán

CARTAGENA, 13.—Procedente de Mahón, ha entrado el remolcador de guerra francés «Fravallier», de 517 toneladas, con treinta y seis tripulantes. Viene a remolcar hasta Marsella el vapor alemán de guerra que se encuentra aquí desde el comienzo de la guerra e incautarse de él.

Dos trasatlánticos franceses

LA CORUÑA, 13.—Han llegado los trasatlánticos «Benewda» y «Venecia», franceses.

El primero trae 700 pasajeros.

Dicen éstos que después de las energéticas medidas adoptadas en Cuba, se ha solucionado allí la huelga general.

El «Venecia» va a Cuba con mil emigrantes.

Trágica odisea de unos emigrantes

LA CORUÑA, 13.—Esta madrugada ha ocurrido un lamentabilísimo suceso, que está siendo muy comentado.

El trasatlántico francés «Venecia» proponiase, en las primeras horas del día de hoy, zarpar con rumbo a la Habana, cuando observó el encargado de los pasajes de tercera clase que iban muchos viajeros sin billetes.

Airado por ello, cogió a uno de los pasajeros que no le presentó el billete de pasaje, forcejeando con él hasta que, salvando la borda, lo arrojó al mar.

Según las declaraciones de los que presenciaron la escena, en la lucha sostenida, cuando el infeliz pasajero se agarraba a una de las barandas de la quilla para salvar su vida, intentó el irascible marinero machacarle contra ella los dedos de las manos.

Unos boteros que estaban atracados al costado del buque consiguieron salvar al pobre emigrante.

Después, el mismo encargado se dirigió a un pasajero que acababa de entrar en el trasatlántico francés, llamado José Alvarez, natural de Gelanova (Orense), el cual, no obstante llevar billete, también fué objeto de las iras del marino, quien después de propinarle una tremenda paliza, le arrojó al mar, no obstante las protestas ya tumultuosas del pasaje y de los emigrantes.

Como ya los botes estaban muy distanciados y Alvarez no sabía nadar, pereció ahogado.

El práctico del puerto, que se hallaba a bordo, alarmado por la actitud tumultuosa del pasaje, suspendió la salida del buque, mientras venía a tierra para dar cuenta a las autoridades de Marina de lo que ocurría.

Los carabineros detuvieron al irascible marino francés, llamado Hipólito Clement, siendo conducido esposado a la cárcel.

A las cinco de la madrugada se trasladó al puerto el inspector de Emigración, Sr. Cano, para hacer la requisita del pasaje, que duró largo rato, encontrando a 65 emigrantes que no llevaban billete y que, por tanto, no constaban en el registro de emigrantes, y fueron también conducidos a la cárcel.

El cadáver del desgraciado Alvarez no ha aparecido.

El suceso está siendo comentadísimo.

La huelga de cargadores

VALENCIA, 13.—Obreros particulares trabajan activamente en la descarga del trigo que trae el vapor «Yandiola».

Esta tarde se aumentará el número de trabajadores hasta 350.

Los carreteros mantienen su solidaridad con los descargadores.

DIARIO DE LA MARINA,  
REDACCION Y ADMINISTRACION  
PELIGROS, 3 MADRID

# Información de Marina

## Resoluciones de personal

**Residencias.**—Se autoriza al capitán de navío, en situación de reserva, don Emilio Manjón y Müller, para fijar su residencia en Madrid.

**Indemnizaciones.**—Se declara indemnizable la comisión del servicio que han de desempeñar en Santander y San Sebastián, el tiempo que dure la jornada regia, el capitán de navío D. José María Barrera y Luyando, ayudante de su majestad el rey, y el capitán de corbeta D. Félix María de Antelo, profesor de su alteza real el príncipe de Asturias.

**Destinos.**—Se nombra comandante de la lancha cañonera «Perla» al teniente de navío D. Jesús Cornejo Carvajal.

**Situaciones.**—Se concede el pase a la reserva con el empleo de comisario de primera clase al comisario D. Jacinto Jiménez.

**Bajas.**—Se dispone por retiro de la del contraalmirante mayor de segunda clase D. Manuel Criado Komalide, de la del segundo condestable D. Ildefonso Gessa Rivas; la del segundo contraalmirante de puerto D. Rogelio Yáñez Velázquez, y la del primer obrero torpedista-electricista D. José Pacheco.

**Graduaciones.**—Se concede graduación y sueldo de alférez de Artillería al segundo condestable D. Federico Bonela.

**Ascensos.**—Se promueve a su inmediato empleo al tercer maquinista don José Fernández Martínez.

## Academia de Ingenieros y Maquinistas

Ha sido aprobado de Real orden el proyecto de bases para el funcionamiento de la Academia de Ingenieros y Maquinistas navales.

He aquí las bases principales:

1.ª La Academia de Ingenieros y Maquinistas tiene por objeto:

1.º La preparación militar y facultativa del personal que se dedica al servicio de la Armada, en los cuerpos de Ingenieros y Maquinistas.

2.º Proporcionar a los particulares los estudios necesarios para obtener el título de ingeniero naval.

3.º Facilitar la especialización de los maquinistas de la Armada, en determinados ramos de su profesión, mediante cursos especiales al personal que designe el Ministerio de Marina.

4.º Verificar en sus talleres las reparaciones en los buques que ordene la autoridad del Arsenal, previo informe del director.

5.º Verificar los ensayos, reconocimientos y pruebas de efectos y materiales con destino a la Marina.

6.º Dictaminar, por medio de su Junta facultativa, cuantas consultas de carácter científico y docente se le haga por la Superioridad.

7.º A la Academia se asignarán los individuos del Cuerpo de Maquinistas, sin destino en el Apostadero.

2.ª El ministro de Marina, como jefe de todos los Cuerpos, Institutos y establecimientos de la Armada, será inspector de la Academia ejerciendo la inspección con todas las facultades y atribuciones correspondientes a su alto cargo.

3.ª El comandante general del Apostadero de El Ferrol ejercerá la subinspección, como función delegada del inspector y presidirá los exámenes de fin de carrera de los alumnos, cuando lo tengan por conveniente.

Siempre que en los buques que se encuentren en la capital del Apostadero, arsenal y demás dependencias, se efectúen pruebas, ejercicios, experiencias, etcétera, que por su índole convenga que sean presenciados por alumnos de la Academia, lo comunicará por conducto de su jefe de Estado Mayor al director, a fin de que éste, caso de ser posible, pueda disponer lo conveniente para la asistencia de aquéllos.

4.ª El general jefe del arsenal ejercerá el mando militar del establecimiento cuando las circunstancias lo requieran, en las mismas condiciones establecidas para la zona industrial, quedando entonces a sus órdenes la Academia como tal Cuerpo activo.

5.ª Para que la Academia pueda llevar todos sus fines satisfactoriamente se le dotará de entrada independiente con arreglo a la disposición que figura en el plano de proyecto remitido al arsenal de Ferrol con Real orden de 5 de Abril de 1915, y para que pueda realizarse, la dependencia militar que ocasionalmente se señala en la base anterior y facilitarse la visita a talleres, prácticas de los alumnos y servicios que puedan ser necesarios, subsistirán provistas con puertas las comunicaciones con la zona militar e industrial a disposición del general jefe del arsenal, dependiendo de la citada autoridad el régimen de estas co-

municaciones y la forma en que debe verificarse por ellas el servicio de la Academia.

# Sucesos

## Riña

Miguel Navarro de Arana y Santiago Aparicio Gómez, riñeron ayer en la calle de la Montera, resultando el segundo con lesiones de pronóstico reservado que el primero le produjo.

Ambos pasaron al Juzgado de guardia.

## Los malos hijos

Salvador Cartin Rivera, de quince años, maltrató a su madre Benita Rivera Ibañeta, produciéndola lesiones de pronóstico reservado.

Salvador ingresó en los calabozos del Juzgado de guardia.

## Grave caída de un niño

Un niño de unos once años montó en la trasera de un tranvía, y cuando por el paseo de la Florida llevaba una gran velocidad, el muchachuelo intentó apearse; pero con tan mala fortuna, que cayó al suelo.

En la Casa de Socorro correspondiente fué asistido, además de gravísimas lesiones en todo el cuerpo, de la fractura de la base craneana.

Su estado es tan desesperado que no ha podido pronunciar palabra, ignorándose su nombre.

En la estación del Norte, y en la vía denominada de «El serrallo» fué alcanzado y arrollado por un vagón que hacía maniobras el mozo suplementario Elías Casado Merino, de veintidós años.

El infortunado obrero sufre diversas heridas y contusiones de carácter grave, de las que fué asido en el Gabinete médico de urgencia de la estación.

Pasó después al Hospital general.

# La travesía del Atlántico

## Paseo por Irlanda

LONDRES 13.—El dirigible «R. 34» ha pasado sobre Cliffton (Irlanda) a las ocho y diez de la noche.

## Llegó sin novedad

LONDRES 13.—A las siete y dos minutos de la mañana aterrizó en Pulham Norfolk el dirigible inglés «R. 34», después de atravesar el Atlántico.

## LOS FESTEJOS TRADICIONALES

# La verbena del Carmen

La verbena del Carmen, esta simpática y anual fiesta, toda alegría y animación, ha comenzado en el típico y netamente madrileño barrio de Chamberí.

Los puestos de churrerías, las agradables barracas de atracciones, los aromáticos tiestos de albahaca, los columpios, olas giratorias y solares de baile, abundan como de costumbre.

Por todo ello pasean la nota picaresca y deliciosa de su donaire y su hermosura los grupos encantadores de las madrileñas, reidoras y lindas.

Para mayor utilidad y entretenimiento del público, todas las noches se celebran festejos en diversos puntos del distrito.

Hoy, a las diez de la noche, la banda del Asilo de la Paloma interpretará un interesante concierto en la plaza del Dos de Mayo, donde también será que- mada una vistosísima serie de fuegos artificiales.

# Banquete a Ramón Peña

El solo anuncio de esta fiesta en honor de Ramón Peña ha despertado gran interés y entusiasmo y ya es verdaderamente grande la demanda de tarjetas, hasta el punto de haber tenido la Comisión organizadora que aumentar el número de ellas.

La grandes simpatías que este gran caricato cuenta entre el público madrileño y el aliciente y belleza que al acto le ha de prestar el elemento femenino de la compañía, Presentación Nadal, Julita Fons, Luisita y María Puehol, Guadalupe Molina, primeras tiple, y las segundas Carmela Velasco, Consuelo Aréjula, Pilarcita Gandía, señoritas Godoy, López, Guzmán, Caldeira; las señoras Alcega y Somovilla y otras bellas mujercitas, admiradoras de Ramón Peña, que se han apresurado a adquirir tarjetas, hará que el acto resulte tan interesante como brillantísimo, en el que se derrochará alegría, vida y entusiasmo.

Si los rezagados no ponen en esta ocasión un poco de diligencia se quedarán, seguramente, sin poder asistir al banquete, porque las tarjetas se agotan rápidamente.

Estas se expenden, al precio de quin ce pesetas, en el Centro de Hijos de Madrid, teatro del Centro, librería de Fernando Fe, café de Castilla, Círculo de Bellas Artes y Casino de Autores.

# PRÓXIMA BODA

Al oficial de Caballería Sr. Cavanillas, pariente de nuestro querido amigo D. Rafael María Cavanillas, oficial mayor del Ministerio de Hacienda, le apadrinarán en su próxima boda, con la distinguida hija de este último y prima del mismo, sus AA. RR. el infante D. Fernando y la duquesa de Talavera.

El enlace se verificará en la aristocrática iglesia de los Jerónimos.

## MOVIMIENTO DE PUERTOS

# Entrada y salida de barcos

## EL DIA DE AYER

### VIPO

**Entradas.**—Los vapores españoles «Poeta Querol», procedente de Liverpool, con carga general; «Valencia», le Gijón, con carbón; «La Guardia», la Santa Pola, con sal; «Cresalubi», le Newport, con carbón; «Juan Maragal», de Liverpool, con carga general; «Santa Isabel», de Bilbao y escalas, con 153 pasajeros de tránsito; lo veleros españoles «Villa de Noya», de Corcubión, en lastre; «Flandeira II», de Villagarcía, con ladrillos; «Nueva Rosario», de Sanjurjo, con pinos; «María Manuela», de Muros, con carga general; «Carmen», de Burdeos, en lastre; el yate de guerra español «Urania», procedente de Cádiz, con su equipo; el vapor «Cabo Blanco», de Santander, con carga general.

**Salidas.**—El vapor «Ruiz Capdepón», para Barcelona y escalas, con carga general; la corbeta uruguaya «Movo» para Bilbao, con maíz; los veleros españoles «Vicente», para Muros; «Dos Amigos», para Ribeira, ambos con carga general; «Nueva Rosario», para Sanjurjo; «Flandeira II», para Villagarcía, en lastre.

### Avilés

**Entradas.**—Los vapores «Serafin Ballesteros», de Barcelona, con carga general; «Aurora», en lastre, de Pasajes; «Eduvigis», de Requejada, con mineral.

### Cartagena

**Entradas.**—El vapor inglés «Westborough», de Marsella, en lastre, y «Pontoven», de Génova, en lastre; el velero español «Vicentica», de Valencia, con nitrato.

### Almería

**Entradas.**—La balandra «San José», en lastre, de Tánger; el vapor «Quijo», de Valencia, en escalas, con 12 pasajeros.

**Salidas.**—El vapor «Bellver», para Melilla, con 90 pasajeros y carga de frutas, hortalizas y correspondencia, y el «Cabo Quejo», para Málaga, con 18 pasajeros y carga general.

### Cádiz

**Entradas.**—Los vapores «Delfin», de Larache, con 17 pasajeros, entre ellos tres soldados enfermos; «Amalia», de Melilla, en lastre; el pailebote español «Zubileta», de Sevilla, en lastre; el falcucho «San Fernando», de Tánger, con carga general.

**Salidas.**—Los vapores «Alicante», para Barcelona y escalas; «Reina Victoria», para Canarias; «Españoleto», para Huelva; el pailebote «Olga», con sal, para Vigo; «Peptita», con sal, para Villagarcía; el vapor inglés «Molescyon», con sal, para Terranova, y un velero brasileño, con sal, para Nueva York.

### San Esteban

**Entradas.**—Los vapores «Juan Ubain» y «Valentín Fierros».

**Salidas.**—El «Toni» y el «Lucero», para Bilbao; el «Valencia», para Vigo, y el «Trubia», para Santander.

### Alicante

**Entradas.**—El vapor «Herminia», de Almería, con carga general.

**Salidas.**—El «Arnis», para Nueva York, con carga general, y «Virgen del Mar», para Casablanca, con vinos.

### La Coruña

**Entradas.**—Los vapores «Carmen», procedente de uno de los puertos del norte de Portugal; «Virgen de las Angustias», del Musel, con cargamento de carbón; «Victoria», de Avilés, también con carbón, y el velero «Barca de Cañío», con conservas.

**Salidas.**—Los vapores «Juan Maragal», para Vigo, con carga general; «Carmen», para Burdeos, con carga general, y los veleros «Pepin» y «Portal».

### Gijón-Musel

**Entradas.**—Los vapores «Castro Alen» y «Sancho Chio», en lastre, de Bilbao; «Fornet», «Pina» y «Bertrand», con maderas; «Rita García» y «Rafael», de Santander y Pasajes, con carga general; el vapor sueco «Valvin», con madera, y el velero «Manolita», con madera.

**Salidas.**—Los vapores «Fio», «Guillermo Schulz», «Nuestra Señora del Carmen», «San Miguel», «Diciembre», «Algotteño», «Vicente Nespral», «Elvirita», «Astur» y «Poeta Querol», para distintos puertos.

### Gijón

**Entradas.**—Vapor «Consuelo», de Requejada, en lastre; remolcador «Atlas», con gabarra, de Gijón, con carbón; vapor «Tofii», de Pravia, con carbón; vapor inglés «Luga», de Burdeos, en lastre; español «Eduardo García», de Santander, con carga general; «Algotteño», de Gijón, con carga general; «Chio», de Gijón; «Lucero», de Pravia, con carbón; «Manuel», de Avilés, con carbón; «María Teresa», de Gijón, con carbón; remolcador «Esperanza», con gabarra, con chatarra; vapor «Severiano», de Bayona, en lastre; americano «Santa Claudia», de Inglaterra, con carga general; español «Magdalena García», de Gijón, con carbón; inglés «Neleton», de Nantes, en lastre.

**Salidas.**—Balandra «Bermeano», para Bermeo, con carga general; vapor «Mar de Plata», para Newport, con mineral; vapor «Gijón», para Gijón, en lastre; «Félix Fierro», para Avilés, en lastre; «Arriaz», para Buenos Aires, con carga general; «Cabo Nao», para Santander, con carga general; «Elcano», para Pravia, en lastre.

### Barcelona

**Entradas.**—Procedente de Aguilas, el

laúd «Amalia», con barita; de Marsella, el vapor «Previsor», en lastre; de Nueva York, el «Leonora», con carga general.

**Salidas.**—Para Adra, el laúd español «Virgen del Remedio», con carga general; para Buenos Aires y escalas, el «Infanta Isabel de Borbón».

## Grave accidente de aviación en San Sebastián

Recibimos noticias de haber ocurrido en San Sebastián un accidente de aviación, del que resultó muerto un aviador francés y gravemente herido un pasajero que le acompañaba.

Sigún nuestros informes, el hecho ocurrió del modo siguiente:

Uno de los tres aviaadores que ayer aterrizaron en San Sebastián se propuso reanudar el vuelo, y al efecto, hoy, a medio día, después de almorzar en el aeródromo de La-sarte, se elevó, llevando como pasajero al inspector de Policía Sr. Coll.

El aparato logró remontarse, mas a poco, sin que se conozca la causa, cayó rápidamente, chocando contra el suelo, y resultando, como hemos dicho, muerto el piloto que lo tripulaba y gravemente herido el inspector de Vigilancia, jefe de Policía de San Sebastián, D. Luis Coll.

# Monumento a Enrique Granados

La Mutua de Artes y Letras, domiciliada en el Salón Goya (Duque de la Victoria, 6), de Barcelona, se ha dirigido al Excmo. Ayuntamiento de la misma, en réplica de que se digne conceder e indicar, sitio en el Parque de Montjuich, para que pueda ser emplazado el monumento al malogrado e ilustre maestro Enrique Granados, que dicha benemérita entidad tiene en proyecto levantar para mayor gloria de tan insigne artista, orgullo de nuestro país. Al mismo tiempo, La Mutua de Artes y Letras interesa de la Corporación Municipal que contribuya a la suscripción abierta para dicho objeto.

La referida suscripción ha sido encabezada por S. M. el rey D. Alfonso XIII.

En el local de La Mutua de Artes y Letras se reciben donativos con el propio fin, siendo varias e importantes las cantidades recibidas hasta la fecha.

# Teatralerías

## «El príncipe Randhk»

En Bilbao, y en el teatro Trueba, Enrique Rambal, el agradable y excelente actor, ha continuado con éxito felicísimo la «tournée» que empezase en Victoria Eugenia, de San Sebastián.

Todas las obras del ciclo «rambalesco» ha dado a la sanción del público el buenísimo actor, y como piensa volver en septiembre a Madrid de sus triunfos y ha de preparar los estrenos para esa actuación, ha estrenado con este fin «El príncipe Randhk».

Esta comedia, original de los jóvenes comedógrafos Sres. Jardiel, Poncela y Adarve Martínez, ha constituido cuatro éxitos indiscutibles: uno por cada acto.

Con asunto original, frases y escenas emocionantes, otras cómicas y siempre interesantísimas, los autores de la nueva comedia han tenido el éxito más grande que pudiese ambicionar.

Enrique Rambal, en el complejo papel del protagonista, hizo primores de ejecución, secundado cariñosamente por el resto de la compañía.

Autores e intérpretes tienen nuestra enhorabuena.

# NOTAS DE GUERRA

## Matrimonios

Se conceden reales licencias para contraer matrimonio al capitán de Infantería D. Miguel Martínez Vara de Rey y al teniente de la misma arma D. Silvestre Alcázar.

## Destinos

Destínase a la Relatoria del Consejo Supremo al teniente auditor de tercera D. Cayo Ortega.

Cambian entre sí de destinos los comandantes de Infantería D. Antonio Romero y D. Angel Toledo.

Queda disponible en la primera región el coronel de Infantería D. Diego Estrada.

Destínase a la Fiscalía Militar del Supremo al capitán de Infantería D. Antonio de la Serna.

## Profesorado

Destínanse a la Academia de Infantería, como profesores, al capitán D. Alfredo Martínez Leal y al teniente don Manuel Sánchez López.

## Reserva

Pasa a la reserva, con el empleo inmediato, el teniente coronel de Infantería D. José Bosmediana Delfin.

## Asensos

Seconcede el empleo inmediato al profesor primero de Equitación militar don Manrique Gómez.

## Concurso

Se anuncia concurso para cubrir vacantes de subalternos de Caballería en el Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas de Larache y en las Tropas de Policía Indígenas de Melilla y Ceuta.

## Clasificación

Se declara apto para el ascenso al auditor de brigada D. Luis Figueroa.

## Cruces

Se concede la cruz de la orden de San Hermenegildo al teniente de Carabineros D. Ramón Revestido.

# Notas políticas

## En la Presidencia

El Sr. Maura asistió esta mañana a la reunión que ha tenido la Comisión de Códigos para dar posesión al representante del Instituto de Previsión, D. Acacio Charrin.

En su conversación con los reporteros les dijo que no ocurría nada saliente.

Continuaba la huelga planteada en Huelva; pero supone el presidente que se solucionará fácilmente, por no presentar caracteres que hagan temer complicaciones.

Se trata de una reclamación de aumento de salario.

En un pueblo de la provincia de Jaén había habido alguna agitación obrera, pero afortunadamente las cosas no pasaron a mayores gracias a la oportuna y acertada intervención de las autoridades.

«Nada de extraño tiene que hechos de esa naturaleza ocurran—decía el presidente—, dado el número considerable de convenios a que entre patronos y obreros hay que llegar en Andalucía.»

Por último, manifestó el jefe del Gobierno que para las cinco de la tarde tenía convocado en la Presidencia el Consejo de ministros, y que, habiendo muchas cosas que tratar, la reunión sería larga, es decir, repitiendo la misma frase que otro día empleara: que durará todo el tiempo que permita el cansancio de los ministros.

## De Gobernación

El Sr. Montes Jovellar manifestó a mediada que las noticias de provincias no acusan novedad.

## De Hacienda

El Sr. La Clerva ha presidido esta mañana la Junta de Aranceles y Valoraciones, que se ha reunido en la Dirección general de Aduanas.

# DE MARRUECOS

## Noticias oficiales

El alto comisario telegrafía con fecha 13 al ministro de la Guerra lo siguiente:

Comprendiendo, sin duda, Raisuni que nuestro metódico y continuo avance pone en peligro su dominio en la kabila de capital trascendencia para él, de Wad Ras, único sitio desde donde podía sostener sus positivas comunicaciones con Tánger, que constituye uno de los principales factores de su resistencia, durante la noche y día de ayer de madrugada realizó un esfuerzo máximo puesto de relieve mediante un violentísimo ataque en posiciones avanzadas y sus comunicaciones con territorio Larache, que llevó a cabo con toda la fuerza rebelde de que dispone, dirigidas personalmente por él, que lo hizo con inusitado denuedo contra nosotros.

De las noticias que hasta ahora he podido recoger por comandante general de Ceuta y por mí directamente, no completas por dificultad de comunicaciones, ha debido desarrollarse toda la acción en zona muy accidentada y más próxima a Larache que a Tetuán; dedúcese, desde luego, que, como era de esperar, nuestras fuerzas han respondido al ataque con la bizarría en ellas habitual, conservándose las posiciones y las comunicaciones con sus bases y ocasionando al enemigo numerosas e importantes bajas, si bien las nuestras, aunque aún no las conozco con detalles por dificultad de comunicaciones a que antes aludo, parece son también muy importantes.

La actual situación de nuestras líneas y el rudo golpe asestado a todas las fuerzas rebeldes con el Raisuni a la cabeza, que no tiene más remedio que confesar su fracaso, no logrará hacernos retroceder; no obstante el esfuerzo extraordinario realizado para ello por él y los que le siguen, con un empuje superior a toda ponderación sin precedente, hace esperar a que estos combates a que nos hemos visto obligados, puesto que la iniciativa fué de ellos, no nuestra, han de tener muy beneficiosa influencia en la marcha general de nuestra actuación.

# LOS MUSEOS

Lugares en que están establecidos y horas en que pueden visitarse los principales Museos de esta corte.

Anatómico del Colegio de San Carlos, calle de Atocha, números 106 y 108; de las catorce a las diez y seis.

Arqueológico Nacional, calle de Serrano, número 13; de diez a diez y seis.

De Artillería, calle de Méndez Núñez; de ocho y media a doce y media.

De Ciencias Naturales, paseo de la Castellana, núm. 70; de nueve a doce y de las quince a las diez y siete.

De Reproducciones Artísticas, calle de Alfonso XII, núm. 28; de ocho a diez y ocho.

Caballerías Reales, calle de Bailén, núm. 2, de trece a diez y seis.

Museo de Ciencias Naturales (paseo de Recoletos 20), de ocho a cat-rece (la consulta de las obras de Zoología, Mineralogía y Geología puede hacerse en el nuevo local del Museo Palacio de la Industria y de las Artes (Hipódromo).

Naval, plaza de los Ministerios núm. 7; de diez a trece.

Talleres de la Escuela Industrial (Embajadores, 68), de ocho a catorce.

Museo Arqueológico Nacional (Serrano, 13), de diez a dieciséis (la consulta de libros requiere autorización del jefe del Museo y podrá utilizarse de diez a trece), los domingos, de diez a trece.

Pedagógico, calle de Daoiz, núm. 7; de nueve a diez y seis.

Armería Real, plaza de la Armería; de diez a trece.

# De toros

Si, señor, de toros, debiera llamarse la novillada corrida ayer en nuestro circo taurino.

Porque no puede darse mejor y más bonita presentación al ganado del duque de Tovar con que ayer nos obsequió la empresa, tal vez en compensación de lo mucho que nos ha hecho sufrir con el boquino de la última temporada.

El pueblo soberano premió con sus aplausos la presencia de unos bichos estupendos de bien criados, de finos, de apañados, y de poderosos; de cuyo último puede dar fe el amo de la cuadrilla, que pagó el pato.

Uno de los novillos fué condenado al tuesten, y en verdad que sólo las exigencias del reglamento pudo justificar que un bicho que hizo tres peleas buenas con los jacos, dejase tendidos dos, pasara por el bochorno dicho por no decidirse a tomar la cuarta vara.

En resumen: seis toros-novillos de los que no es costumbre ver en las fiestas serias de nuestra catedral taurina, y que hicieron honor a la vacada del ilustre prócer.

Los astros de segunda magnitud que ayer actuaron demostraron todos, salvo algunos lunares muy dispensables, arreos, valor, arte y alegría.

Carnicerito, en su primer cornúpeto, no estuvo del todo bien, aunque le procuró torear del mejor modo posible y como quizás no lo hubieran hecho otros que cobran algunos miles más de pesetas que el modesto y bien enterado novillero.

Al cuarto, descompuesto y corretón, llegó a él, lo consintió, y aguantándole, le despachó, tras de pocos muletazos, de media estocada, que clavó con habilidad.

En quites estuvo admirable. Fué su toreo fino, alegre y valiente, mereciendo las palmas entusiastas de la reunión.

Valencia II, en su primer novillo, anduvo al principio algo desconcertado, por lo que la gente le propinó lo suyo. Pero en el momento supremo volvió el muchachuelo por su pundonor, y dos veces volcóse sobre el morrillo de su enemigo, y otras tantas salió por los aires aparatadamente volteado, dirigiéndose al bruto sin mirarse.

En su segundo, estuvo colosal. Fué su triunfo enorme y legítimo. Era el novillo bravo, claro y noble.

En el tercio de varas le toreó de capa magistralmente, siendo repetidamente ovacionado, y a la hora de matar se fué a los medios, en donde hizo esta breve y estupenda labor y metido entre los cuernos del animal.

Un pase por alto, de una limpieza insuperable; uno de pecho, igualmente ejecutado; otro de rodillas, género extra, y un molinete en el mismo hocico; para después, a medio metro del toro, perfilarse y dejándose ir muy despacio y muy derecho, marcando a ley los tiempos, enterrar en lo alto todo el acero con suavidad y precisión.

El ehiquillo fué ovacionado entusiasta y largamente; cortó la oreja, y después de dar la vuelta al ruedo, hubo de saludar desde los medios a la delirante muchedumbre.

Ernesto Pastor fué, como siempre, un torero artístico y elegante.

Con soltura paró a su primer bicho con cuatro o cinco insuperables verónicas.

Oportuno y activo en quites, nos expuso todo su alegre y vistoso repertorio.

Le administró un pinchazo trasero, pero entrando a ley, y luego una estocada en una mijita desprendida, de efecto fulminante.

El público premió su labor con grandes aplausos y petición de oreja, a lo

que correspondió dando vuelta a la plaza y devolviendo sombreros.

En el que cerró plaza hizo el mejicano lo que pudo; pues tras de varios pinchazos concluyó de un estoconazo que se aplaudió.

Para terminar diré, sino lo he dicho ya, que ya quisieramos que en las del abono y demás extraordinarias, que por clasificación nos corresponde, se nos dieran corridas de la de novillos de ayer, en las que el ganado y lidiadores están a tono y nos dan el completo de la alegría de estas fiestas.

Hasta los rehileteros estuvieron a la altura de los mejores.

La tarde, buena de verdad, y la concurrencia, enorme, desmintiendo la carestía de las subsistencias.

## ALAMARES

### DE ZARAGOZA

ZARAGOZA, 14.—En el teatro Circo de esta capital se estrenó con grandioso éxito la graciosa zarzuela, original de «Raffles» y Loygorry, música de Augusto Vela, «La Compañía de Jesús o un bolo en Villapitos».

La Prensa local hace grandes elogios de la nueva obra. Y al notable actor Antonio García Ibáñez le ha valido la prórroga del contrato.

## LA BODA DE BOMBITA

BARCELONA, 14.—Ha contraído matrimonio con la distinguida señorita María Regordosa, hija de D. Román Regordosa, difunto fabricante, el que fué matador de toros Ricardo Torres (Bombita).

Como testigos actuaron los dos hermanos del novio, Emilio y Manuel.

Se celebró la ceremonia en la capilla de la finca que en Moncada posee la familia de la novia en la más absoluta intimidad, asistiendo solamente los parientes y amigos íntimos.

## Compañía Trasatlántica

El vapor «MONTEVIDEO»

de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, el día 25 del corriente mes de julio de Barcelona, de Valencia el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, en expedición ordinaria, para Nueva York, Habana y Veracruz.

El vapor «CLAUDIO LOPEZ Y LOPEZ»

de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, el día 25 del corriente mes de julio de Cádiz y el 30 de Barcelona, con destino a Filipinas, y haciendo escalas en Port Said, Suez, Colombo y Singapur, admitiendo carga y pasajeros.

El vapor «MONTSERRAT»

de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, el día 10 del corriente mes de julio, de Barcelona; de Valencia, el 11; de Málaga, el 13, y de Cádiz, el 15, en expedición ordinaria para Venezuela y Colombia.

El vapor «SAN CARLOS»

de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, el día 15 del corriente mes de Barcelona, el 16 de Valencia, el 17 de Alicante y el 20 de Cádiz, en expedición ordinaria, para Canarias y Fernando Póo.

El vapor «INFANTA ISABEL DE BORBON»

de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, de Barcelona el día 14 del co-

rriente mes de julio, el 15 de Málaga y el 17 de Cádiz, en expedición ordinaria, para Canarias, Montevideo y Buenos Aires.

## BIBLIOTECAS PUBLICAS

Horario en otoño, invierno y primavera de las Bibliotecas de Madrid, servidas por personal del Cuerpo facultativo de archiveros, bibliotecarios y arqueólogos:

Real Academia Española (Felipe IV, 2, de nueve a doce (por estarse verificando obra). Jardín Botánico (plaza de Murillo), de ocho a catorce.

Escuela industrial (San Mateo, 5), de diez a trece y de diecisiete y treinta y veinte y tres; los domingos de diez a doce.

De la Escuela de Ingenieros de Caminos calle de Alfonso XII, núm. 3; de seis a doce.

Escuela de Sordomudos y ciegos (paseo de la Castellana, 163), de catorce a veinte.

Escuela de Veterinaria (Embajadores, 70), de nueve a quince.

Facultad de Medicina (Atocha, 104 y 106), de diez a trece y de quince a dieciocho; los domingos, de diez a doce.

Del Jardín Botánico, plaza de Murillo; de nueve a doce y de las quince a las diez y siete.

Instituto Geográfico (Atocha, 1) de ocho a catorce.

Ministerio de Hacienda (Alcalá, 7 y 9), de nueve a trece y de quince a diecisiete.

Biblioteca del Real Conservatorio de Música y Declamación, de ocho a catorce.

Sociedad Económica Matritense (plaza de la Villa), de doce a dieciocho.

Biblioteca Nacional (paseo de Recoletos, 20), de nueve a dieciocho, y los domingos, de diez a trece.

Biblioteca Popular del distrito de la Inclusa Ronda de Toledo, 9), de dieciséis a veintidós y los domingos, de diez a trece.

Biblioteca Popular del distrito de Chamberí (paseo de Ronda, 2), de dieciséis a veintidós, y los domingos, de diez a trece.

Facultad de Derecho (San Bernardo, 59), de ocho a catorce, y los domingos, de diez a doce.

Facultad de Farmacia (Farmacia, 2), de nueve a doce y de catorce a diecisiete.

Facultad de Filosofía y Letras (Toledo, 45) de ocho y treinta a catorce y treinta; los domingos, de diez a trece.

Real Academia de la Historia, de nueve a trece y de quince a diez y siete.

Museo de Reproducciones Artísticas (Alfonso XII, 52), de ocho a doce y de quince a diez y siete.

Archivo Histórico Nacional (paseo de Recoletos, 20), de ocho a catorce.

De Pesas y Medidas, paseo de Atocha; ed nueve a trece.

Escuela Superior de Arquitectura (Estudios, 1), de ocho a doce y de catorce a diez y siete.

## A SANTANDER EN DIEZ ETAPAS

### El regimiento de Covadonga

Hoy lunes, a las siete de la tarde, saldrá del cuartel de la Montaña el equipo del regimiento de Covadonga, núm. 40, que va a andando Santander en diez etapas:

Son éstas: El Molar, Buitrago, Boceguillas, Aranda de Duero, Lerma, Burgos, Tubilla del Agua, Cilleruelo, Ontaneda y Santander, donde llegarán el 24 por la mañana.

El equipo está compuesto de los tenientes D. Ricardo Garrido y D. Antonio Gómez Goya, el sargento D. Julián Sanz Martínez y el soldado Luis G. Cisneros, todos ellos conocidísimos en el mundo deportivo.

Les acompaña el socio de la Real Sociedad Gimnástica Española Sr. Argüello.

## Noticias necrológicas

### Entierro de Enrique Amaré

Ayer tarde se verificó el entierro del gran artista del mueble Enrique Amaré. El sepelio no revistió los caracteres de solemnidad que era de esperar, tratándose de un artista de tan reconocido mérito, por haberse circunscrito el acto a la familia.

Amaré deja, al morir, muchas obras verdaderamente geniales, que son muy apreciadas por los críticos y el público, que ya tuvo ocasión de admirar, durante varios años, las producciones de Amaré en el salón establecido en la calle de Alcalá y que llevaba el nombre del ilustre artista.

### José Almansa

En la mañana de hoy ha fallecido el afamado electricista del teatro del Centro y del Centro de Hijos de Madrid, José Almansa, a consecuencia de una operación quirúrgica.

Su muerte ha sido sentidísima, pues era persona que gozaba de generales simpatías y justa reputación por sus notabilísimos trabajos de instalaciones eléctricas, lo que ha demostrado últimamente en el teatro del Centro.

Le acompañamos a su familia en su justo dolor por tan sensible pérdida.

### Diego Calvache

Ayer falleció en Madrid el simpático e inteligente fotógrafo Diego Calvache, conocido y estimado por todos.

Ha muerto en la plenitud de su vida, a los treinta y siete años de edad. Su galería fotográfica era visitada y admirada, especialmente por los artistas, entre los cuales gozaba de amistad y cariño.

El entierro se ha verificado hoy a las cuatro de la tarde.

Reciba toda su familia nuestro pésame más sincero.

## La Asociación Nacional del Magisterio

### El mitin de ayer en el teatro del Centro

Ayer, a las once de la mañana, se celebró en este amplio e inmejorable teatro un mitin organizado por la Asociación Nacional del Magisterio, y cuyo objeto era solicitar de los Poderes constituidos el mejoramiento de la enseñanza en España.

El público distinguidísimo, en el cual abundaban las damas, ocupaba por completo todas las localidades.

Presidió el acto el presidente de dicha Asociación D. Rodrigo G. Martínez Aranda, quien tenía a su derecha a la señorita Josefa Casanajó, Sres. Gascón y Marín, Domingo (D. Marcelino), Zulueta, y a su izquierda a la señorita Pilar García del Real y Sres. Royo Villanova, García Guijarro y Requejo.

La presidencia dió cuenta del objeto de la reunión, leyéndose numerosas adhesiones de todas las Asociaciones regionales y provinciales de maestros.

Habló primero el Sr. Vecino, representante de los maestros valencianos. Hizo un análisis de las conclusiones que serán presentadas al Gobierno.

Alude a la falsa suposición de la incapacidad del Magisterio español y hace notar que habiendo conseguido mejoras otros funcionarios del Estado, recurriendo algunos a procedimientos rebeldes, los maestros seguirán, si preciso fuera, ese mismo camino.

Doña Benita Aras, profesora, dice que es necesario que se mejore el problema económico de los maestros, pues a ellos se deben los hombres de mañana.

El regente de la Escuela Normal y doña Pilar Oñate abogan por la construcción de escuelas higiénicas y por el acondicionamiento de las actuales para que en ellas puedan permanecer los niños y los maestros.

Don Leopoldo Casero habla representando a 200 maestros catalanes. Se hace solidario a los acuerdos que sean adoptados por la Asamblea.

Don José Portilla, inspector de las Escuelas de Madrid, execra a los rebeldes, manifestando que el camino suyo no es más que un falso sendero.

El Sr. Requejo señala las dificultades y desventajas de la vida de los maestros, hablando en pro de su mejoramiento.

Habla el diputado republicano don Marcelino Domingo, el cual manifiesta que gran parte de la opinión española se interesa por el problema de la cultura nacional, y que los maestros serán apoyados por todos los elementos importantes, puesto que al buscar el logro de sus anhelos trabajan por el resurgimiento patrio.

El ex director general de Primera enseñanza Sr. Gascón y Marín, dice que indudablemente no debe negarse la atención que muestra el Ministerio de Instrucción pública hacia el desarrollo de la enseñanza.

Ofrece su apoyo en el Congreso, secundándole en este ofrecimiento el señor García Guijarro.

El Sr. Ovejero dice que el atraso del país radica en la escasez de medios de enseñanza.

El Sr. Royo Villanova se adhiere a todo lo dicho por los demás oradores, ofreciendo también su concurso en las Cortes para la defensa de las peticiones de los maestros.

## Espectáculos públicos

### EL CARTEL PARA MAÑANA

CIRCO PARISH.—A las diez y media de la noche, grande y esperado acontecimiento, hoy extraordinaria función, a precios populares: sillas de pista, una peseta; entrada de paseo, 40 céntimos. Beneficio del público, tomando parte todos los gimnastas, saltadores, payasos, comediantes y todos de la hilaridad de la gran Compañía de circo que dirige L. Parish.

CIRCO EL PARAISO (Alcalá, 149. Teléfono 1.064-S). Circo de verano. El sitio más seco y fresco de Madrid Domingo, dos grandes funciones a las seis y tres cuartos y a las diez y tres cuartos.

Gran éxito de todas las atracciones. Programa completamente nuevo.

Frontón de señoritas. Banda en el kiosko desde las nueve de la noche y diversos recreos.

Esmerado servicio restaurant.—Silla, 1,00; entrada de paseo, 0,60.

EXPOSICION NACIONAL DE MEDICINA E HIGIENE. Parque del Retiro.—Todos los días, de diez a una y de tres a seis; juves y domingos, conciertos por la banda de Ingenieros.

March y Samarán, Embajadores, 64 Teléfono M-1-451

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

### LINEA DE BUENOS AIRES

Saliedo de Barcelona, de Málaga, y de Cádiz, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires y de Montevideo.

### LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MÉJICO

Saliedo de Barcelona, de Valencia, de Málaga, y de Cádiz, para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz y de Habana con escala en New-York.

### LINEA DE CUBA-MÉJICO

Saliedo de Bilbao, de Santander, de Gijón, y de Coruña, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz, y de Habana para Coruña, Gijón y Santander.

### LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Saliedo de Barcelona, de Valencia, de Málaga, y de Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico y Habana. Salidas de Colón para Sabanilla, Curacao, Puerto Cabello, y La Guayra, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Canarias.

### LINEA DE FERNANDO PÓO

Saliedo de Barcelona, de Valencia, de Alicante, de Cádiz para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa. Regreso de Fernando Póo haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

### LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual, saliedo de Bilbao, Santander Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Rio Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santander y Bilbao, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santos, Rio Janeiro.

Además de los indicados servicios, la Compañía Trasatlántica tiene establecidos los especiales de los puertos del Mediterráneo a New-York, puertos cantábricos a New-York y la Línea de Barcelona a Filipinas, cuyas salidas no son fijas y se anunciarán oportunamente en cada viaje.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorable y pasajeros, a 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.

Las fechas de salida se anunciarán con la debida oportunidad.

# VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

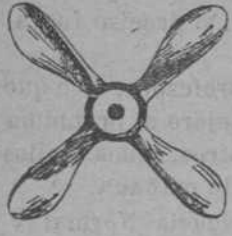
Oficina en Londres: 32, Victoria Street. S.W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas li cates; artillería de todos calibres para Ejército y la marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc. an etralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Parow-in-Furnes (antes Naval construcción and Arman etc. C. Ltd. at ASLOW in Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindaje de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, an etralladoras y municiones de Erith y Gnyford; fábrica cañones de fuego rápido y an etralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería de fá-

brica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeal y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de di-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 10.000 caballos, para el gobierno peruano «Burik», crucero de primera clase de 15.000 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase de 10.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de primera clase de 11.807 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de pri-

mera clase de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Skinuscher», crucero tipo de «Scout», clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «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; «Porwerful», crucero protegido de primera clase de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera 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.

# The International Paint & Compositions C.º, Ltd

(Antes HOLZAPFELS LTD)

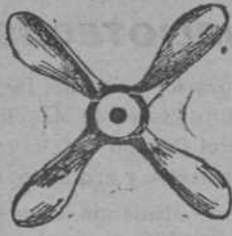


**Pinturas submarinas para fondos de buques**  
**Pinturas para las obras muertas y para uso general**

Solos y exclusivos propietarios y fabricantes de la

**PATENTE INTERNACIONAL**

Es la composición más antimolusca que existe — Está usada por 11 Gobiernos y más de seiscientas Empresas marítimas y casas navieras.



FABRICANTES DE LOS ESMALTES Y CONOCIDAS PINTURAS PREPARADAS "LAGOLINE"

PATENTES AL COBRE PARA FONDOS

DE BUQUES DE MADERA, PATENTE "NATIONAL", PATENTE "DAM3LINE", (para carboneras y bodegas) BOOTTOP, y del sin rival LIMPIA METALES "ALADDIN"

Casa principal en LONDRES, 6, Broad Street Place, E. C. 2.

También casas en Glasgow, Liverpool, Cardiff, Génova, Copenhague, Nueva York y Odessa (Rusia)

Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay dique

## LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad Anónima de Seguros marítimos, de Transportes y de Valores

Capital social: 1.000.000 ptas.



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director Gerente:

D. Alberto Marsden

Esta Sociedad establece CUENTAS EN PARTICIPACION con todas las personas o entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece, entre otras muchas ventajas, las siguientes:

**A LOS ASEGURADOS**

FACILIDAD PARA CONTRATAR los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.

SEGURIDAD Y RAPIDEZ en las liquidaciones de siniestros y averías.

**LOS SUSCRIPTORES**

PARTICIPACION DIRECTA en cada negocio aceptado por la Sociedad y EN LA PROPORCION QUE FIJE EL INTERESADO.—LIQUIDACION MENSUAL DE LOS BENEFICIOS que correspondan a cada participante por los negocios realizados.

Facultad para inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad.

Todo SIN DESEMBOLO DE CAPITAL ALGUNO, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones. Pidanse solicitudes y detalles en las Oficinas, Prim, 5, Madrid.

### VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

DE

## Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

SERVICIO AL BRASIL Y RIO DE LA PLATA por los nuevos y rápidos vapores

INFANTA ISABEL..... de 10.000 toneladas (dos hélices).  
BARCELONA..... de 7.500 id.  
CADIZ..... de 7.500 id.  
VALANERA..... 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

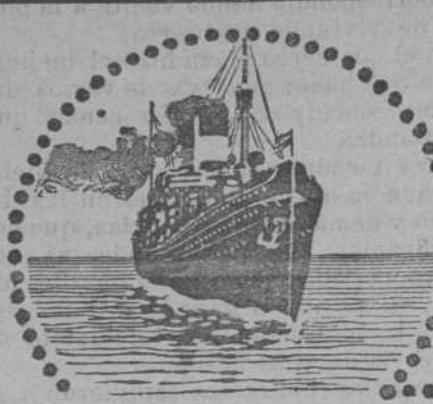
Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespes, Tetuán, 14

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena e Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de López Ortiz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía San Agustín.

SERVICIO QUINCENAL

fijo a 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  
MAGUEL M. PINILLOS..... de 4.500 toneladas.  
DONDE WIFREDO..... de 5.000 id.  
MARIAN SAENZ..... de 5.500 id.  
PIO IX..... de 6.000 id.  
ATALINA..... de 8.000 id.  
BALMES..... de 6.500 id.



**VIAJES**  
ITINERARIOS  
COMBINADOS  
CON  
Norte, Centro  
Y  
Sur América

## Navigazione Generale Italiana

(SOCIETA RIUNITE FLORIO, RUBATTINO E LLOYD ITALIANO)

"LA VELOCE"

Barcelona: Sres. Parés y C.ª, Rambla de Santa Mónica, 18.  
Madrid: Don Pedro Ramognino, Calle de Alcalá, núm. 47.

## IBARRA Y COMPAÑIA

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 Espartel, 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 Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 396; 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. Salida de Gijón para Sevilla cada diez días.

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

## MANUFACTURA MECANICA EIBARRESA



Escopetas finas de caza y tiro pichón

Victor Sarasqueta

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

Eibar (Guipúzcoa)

(Premio de honor en la Exposición de Buenos Aires)

## LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina



Comparad la escritura de la máquina

**YOST**

No tiene cinta

**YOST**

con todas las demás

Casa central: Barquillo, núm. 4.—Madrid

## Azopardo & C.ª

Consignaciones, Embarques Aduanas y Fletamientos

CADIZ (ESPAÑA)

## ZABALA Y ARANA

MALAGA

Depósito de carbones para consumo de buques, Carbones, Consignaciones, etc

Dirección telegráfica: **ARABALA**

## Ansaldo - San Giorgio

Sociedad anónima

CAPITAL: LIRAS 22.000.000

Domicilio social: TORINO, Via Cuneo, 20.—Astilleros en SPEZIA (Muggiano)

Talleres mecánicos y fundición: TORINO, Via Cuneo, 20

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE

Torpederos sumergibles y motores marinos de combustión

como los que surte a las Armadas

BRASILEÑA, BRITÁNICA, DANESA, ESPAÑOLA, ITALIANA, NORTEAMERICANA, PORTUGUESA, RUSA Y SUECA

Construcción de Buques de Guerra y Mercantes

Alistamiento y reparación de Buques

Motores de combustión, tipo Marino, para Buques de Guerra y Mercantes

ASTILLEROS

Correspondencia: Spezia (Italia)  
Telegramas: Austoscafi-Portusola  
Teléfono: 228-275-Spezia

TALLERES MECÁNICOS Y FUNDICIÓN:

Telegramas: Mecanurgos-Torino  
Teléfono: 247 2498 6501-Torino

Códigos: A B D (5th. Edic.) Liebers-Vestern Union.



## MARTE

Compañía Portuguesa de Seguro

SEGUROS MARITIMOS

Capital: 2.500.000 pesetas

Dirección general para España: FRANCISCO TEROL Y JIMENEZ

TELÉFONO 8-1.676 € € € € €

APARTADO 835 € € € € €

Plaza de la Independencia, 9. - Madrid

Dirección telegráfica y telefónica: SEGUROS TEROL

## A Regionalista

Compañía Nacional de Seguros

Capital autorizado: Esc. 2.000.000 Pesetas 10.000.000

Capital realizado: Esc. 250.000 Pesetas 1.200.00

## Hijos de J. BARRERAS

INGENIEROS-VIGO

Constructores de buques. - Proveedores de la Marina de Guerra de España, de los Ministerios de Guerra, de Hacienda, de Fomento y de Estado.—Especialidad en vapores y lanchas para la pesca.

Más de 400 vapores procedentes de esta casa construidos para España, Portugal, Francia y Africa

Astilleros, talleres mecánicos de construcción, máquinas y calderas para la Marina  
Fábrica de fundición, calderería, talleres de reparaciones de buques.

SE ENVIAN PRESUPUESTOS, PLANOS Y ESPECIFICACIONES AL SOLICITANTE