

NUMERO DEL DIA
cinco céntimos

Precios de suscripción

Madrid, un mes..... 1,50 pesetas
Provincias, trimestre..... 5 »
Extranjero, año..... 40 »
Clases é individuos de tropa, más, una peseta

Tarifa de anuncios

Cuarta plana..... 5 céntimos línea
Tercera idem..... 10 » »
Segunda idem..... 15 » »
Primera idem..... 20 » »
Proyectos, planos, retratos, etc., precios convencionales.

NÚMERO ATRASADO
quince céntimos



EL EJERCITO Y ARMADA

DIARIO DEFENSOR DE SUS CLASES ACTIVAS Y PASIVAS
Fundador y Director: Don Clodoaldo Piñal



Redacción y Administración:

Alcalá, 25 (antes 19 duplicado), 3.^o
APARTADO NÚM. 436

Pizarro, 15.—Madrid

MANANA

Cartas militares

POR
Marcial Fidalgo.

Por los inválidos

Monumento nacional.

Va ganando terreno y sumando apoyos valiosos el proyecto de hacer sobre los solares de San Gil, adionados á la plaza de San Marcial, otra grandiosa que se llamará de España y en cuyo centro se alzaría la estatua de Cervantes ó, mejor dicho, el monumento del Quijote.

La idea merece desde luego entusiástico aplauso, no hay que decirlo; quizás, y aun sin quizás, mucho más que la Gran Vía, completándola, hermosearía la capital, formando como una especie de antecala en aquella parte de Madrid que aun sólo por su flaqueo al regio aleazar, exige en construcción que sea propia de las cercanías del mismo y de lo simbolizado en aquel gigante de piedra; enlazaría espaciosamente con el centro los populosos barrios del Noroeste, y, como allí se pueden con relativa facilidad abrir anchuras, daría sitio para las edificaciones requeridas.

Nada se ha dicho en cuanto á los que deberí rodar esta plaza, bien que su nombre y el referido monumento precisen al go más que un ordinario cinturón de particulares viviendas, por mucha que fuera su grandiosidad ó su riqueza. Por el contrario, suponiendo acordada en los referidos solares la construcción de un palacio para la Capitanía general, se ha anunciado el arreglo de que se constitya en otro lado, más ó menos cerca de allí, pero desde luego en otro lado. Expresión manifiesta del entusiasmo que hay por los edificios militares.

No es mal reciente, pero sí muy de notar. Un año y otro hemos visto ir derribando cuarteles y más cuarteles en la villa con afán, con voracidad, y un año y otro hemos visto al ramo de Guerra cediendo ó enajenando sus terrenos bajo la presión de las influencias políticas y el vocerío de los progresistas á la moda.

Se han hecho, en cambio, mejoras de alta importancia y conveniencia; la urbe ha ganado mucho, nadie lo niega, y todo el mundo lo reconoce y lo halla bueno, pues no ha de hallarlo el hecho es que nuestros Museos militares padecen la instalación más lamentable; que no hay en Madrid una Biblioteca del Ejército, grande, completa, hermosa, tesoro reclamado por los adelantos de la Ciencia, y tributo debido á sus escritores inmortales; que la primera autoridad regional ocupa unos dormitorios de soldado, y que se ha llegado al extremo de que no haya un cuartel para nuestros beneméritos inválidos.

Esto último, sobre todo, es vergonzoso, necesita pronto remedio. La vida nacional pide alientos, invoca el resurgimiento de su espíritu, busca en su dorada leyenda el ejemplo, la fe, los empujes de un sol de gloria que desvanec-

can la desconfianza que la enerva, la medrosidad que la degenera y la entumece; quiere ser como debe ser por su valía, y esta sed, esta precisión verdaderamente redentora, no pueden satisfacerse únicamente con el auxilio de los trabajos literarios para la divulgación popular de las maravillas del esfuerzo, ni con la glorificación hecha por el arte á los que fueron; há menester de una religión positiva, la santa religión de la Patria, donde quiera y constantemente demostrada.

Donde quiera y constantemente demostrada, porque no basta ni puede bastar con el mandato del patriotismo al ciudadano. La Patria, en su ánimo, tiene que imponerse por sí misma, que hacerse amar por su majestad, por sus grandezas, por la eficacia de sus elementos protectores, por su genio, su tradición y por la gratitud, sobre todo, á los sacrificios que reclama.

Es una gran verdad cuyo desarrollo no es del caso. Medítese, porque bien merece meditarse. La hemos recordado ahora, pensando en la nueva plaza imaginada, en esa plaza que ostentaría el nombre augusto de la nacionalidad española; que tendría en su centro la estatua de Cervantes, y que podría ser todo un monumento de grandeza, de gloria y de majestad indudablemente soberanas, alzando en ella también el hogar que hoy no tienen nuestros inutilizados en campaña; los museos de nuestras preesas militares; la biblioteca general del Ejército, y el suntuoso panteón donde reposaran nuestros héroes.

¿Dónde mejor? El príncipe de nuestros ingentos debe considerarse igualmente como el príncipe de nuestros inválidos, y su guardia de honor á éstos corresponde por derecho, con la preciosa de nuestras riquezas militares y la de aquellas venerandas cenizas que santificara y divinizara el heroísmo. Si el Quijote ha simbolizado nuestro espíritu, la invalidez gloriosa que vigilaría el monumento simbolizaría también el espíritu indeclinable del soldado español, valeroso, tenaz, sufrido, con la Patria por Dulcinea, el honor como ley suprema, la fe por guía, y condenado siempre, como por hada adverso á la inferioridad en sus elementos de combate.

Cercano el regio alcázar y formando juego con la futura catedral, no hay que decir la soberbia expresión que resultaría del conjunto (Cervantes, el Quijote, nuestros inválidos, la mansión de la Monarquía, cimentada y erguida, firme y segura como por labor secular se ha levantado sobre los carifios de la raza, y el espléndido templo á Dios memorando la incomparable reconquista; todo un poema de nuestra valía y nuestra historia...

Tal vez, y aun sin tal vez, de llevarse á la realidad el hermoso proyecto á que nos venimos refiriendo, se prefiera rodar la estatua del cautivo en Argel con hoteles y coliseos y casinos; pero de todos modos, allí ó en otra parte debe hacerse cuanto antes, por decoro nacional, un cuartel para nuestros beneméritos inválidos; que no está bien la suntuosidad en los jardines, el dispendio en las bandadas ó la vanidad en otras cosas y tener

lamentablemente sin albergue ninguno en su patria, en la capital de la nación, á los bravos soldados que noblemente se inutilizaron defendiéndola.

Ioán Petérs.

De Ceuta á Tetuán

POR
José G. Sobral.

De Europa á Africa

La Conferencia de Algeciras no ha terminado su misión con sentar unas bases de garantía para la integridad del Imperio de Marruecos, reglamentar la vida comercial de las naciones civilizadas en las ciudades morunas y dictaminar sobre la creación de Bancos y obras públicas que se lleven á cabo en tan codiciado pedazo africano.

Es de necesidad que todas las naciones que han suscrito el Acta, levantada después de los debates de la Conferencia, inspirándose en un sentimiento de verdadero espíritu civilizador, coadyuven á la empresa, á la acción, al medio único que existe para levantar un país á la altura de la vida moderna, que es la construcción de vías férreas.

Marruecos, como todos los pueblos atrasados, no despertará hasta que no suene por sus campos el estridente silbato de la locomotora; sin este medio de penetración, estarían todavia el *Faroesl americano*, la Siberia, el Sudán y Cafrería en las mismas condiciones de atraso y hasta de salvajismo en que se encontraban antes de tener sobre sus suelos las hermosas cintas paralelas de acero por donde rueda una de las manifestaciones más grandes de la inteligencia humana: la locomotora.

Recibióronla esos pueblos atrasados y salvajes, al principio con miedo y temor, é inspirados en estos sentimientos trataron de detener su marcha; pero cuando se penetraron de las ventajas tan grandes que les reportaba para el transporte, hasta prestaron su ayuda para tender las vías de hierro, sobre la que tan rápida y cómodamente podían cruzar sus territorios, ahorrándose los fatigosos viajes hechos á pie ó sobre camellos.

Digalo si no el sudanés, el ugandá, matabel en Africa, el indio en América, y mongoles y siberianos en Asia. Por Mombasa al lago Victoria, por el cabo de Buena Esperanza á Salisbury, por Alejandría á Kartum, por Argelia al Sahara, por el Senegal hacia Timbuctu, y por otros sitios del continente africano, va penetrando el gran invento de Stephenson, y conduciendo á los viajeros con la misma facilidad, rapidez y comodidad que pudiera hacerlo desde París á Berlin. Hace poco más de una decena de años que pensar en ir al Sambese ó al lago Victoria era una locura, si no se contaba con medios pecuniarios para pagar numerosa expedición de cargadores y soldados que, en constante lucha con los naturales y venciendo los ataques de las tribus, conseguían el resultado de la expedición, al cabo de meses, durante los cuales se había disminuído el número de los expedicionarios, por defunciones á causa de las fiebres ó de ataques de los naturales.

Hoy se utiliza el *sleeping*, y se va al lago Victoria y otros sitios del interior del continente negro, como se va de Madrid á París ó á cualquier otro sitio de Europa.

entrando hacia el interior en vías férreas, y al ver esto apena y entristece saber que en Marruecos no se puede pasar de la costa y que poblaciones tan cercanas como Fez y Marraskes se encuentran más lejos del contacto europeo que los lugares que hay en el corazón africano.

Indudable es, que esto no obedece á dificultades de orden técnico y económico para la construcción de líneas férreas que pongan en relación el interior del imperio con su costa, sino á las que las codicias y celos de las naciones europeas han levantado para obstruirse mutuamente ese camino de dominio comercial, inspirándose en un egoísmo que redundaba en perjuicio de todos sin excepción.

Una nación sola ya hubiera realizado tal obra, porque naciones aisladas lo han llevado á cabo en países hostiles á los inventos europeos, y de extensión tal que asustan los medios económicos que han sido necesario emplear. No son los marroquíes refractarios al ferrocarril, como no lo son hoy los sudaneses, los negros del Senegal, los del Congo, ni los cafrés y matabeles; los refractarios son los europeos, que por sus mutuas envidias y egoísmos se oponen á que una nación determinada realice tal obra, porque ven en esto la merma de sus ingerencias en la política de ese pueblo.

Es necesario que por humanidad, por culto al progreso y civilización, las naciones todas coadyuven á esa obra, estudiando el medio de darle un carácter internacional á la empresa que lleve á cabo la verdadera obra de civilización de un pueblo, que aparejará en sí el acercar el continente africano á las naciones europeas, favoreciendo el transporte de mercancías y hombres entre los dos continentes que separa el Mediterráneo y que casi se tocan en el Estrecho de Gibraltar.

España es quizá la nación más interesada, porque será una de las más favorecidas, en que se construyan líneas férreas en Marruecos, que, continuadas por el Sur, enlacen con las del interior del continente, para que la red general de líneas que parten del Cabo de Buena Esperanza, tengan su ramal al Noroeste de Africa, como está en camino de tenerlo el Nordeste por Egipto.

Para apreeiar lo que acortaría el camino á Europa una línea férrea que, partiendo de Marruecos, terminase en el Cabo, expondremos las distancias de los distintos trozos de esa vía.

- De Marruecos (Ceuta) a Timbuctu, 1.050 millas.
- De Timbuctu al lago Chad, 840.
- Lago Chad, atravesando el Congo Francés, 540.
- Congo Belga, 900.
- Rodesia á Colonia del Cabo, 1.260.
- Total: 4.590

que, reducidas á kilómetros, son, próximamente, 9.000, que un ferrocarril, á razón de 50 kilómetros, puede salvar en siete días y medio; y si añadimos dos y medio para ir, atravesando el Estrecho de Gibraltar, por Madrid y París, á Londres, resulta que en diez días se podrá ir desde la Metrópoli inglesa hasta la Ciudad del Cabo ó otro punto del Africa del Sur.

Hoy, para trasladarse desde Inglaterra á su colonia sudafricana, se tarda por mar: De Southampton á la Colonia del Cabo, 19 días.

De Southampton al Port Elisabeth, 21. De Southampton al Natal, 26.

La importancia de esa línea férrea no tiene por base el transporte sólo de los viajeros, sino la vida que le daría el arrastre de las producciones de los territorios que ha de recorrer, como viene probándose en los trozos que hay y en explotación en la parte austral de Africa.

De Túnez, por el lago Chad, al Cabo, hay 8.000 kilómetros.

Y de Alejandría, por El Cairo, 7.000. Resultando, que si esas líneas se llegan á construir con sus transversales correspondientes, como la Mombasa-Victoria, ya en explotación, y otras que hay en estudio y proyecto, no sólo aumentaría grandemente el movimiento comercial en toda el Africa, sino que facilitaría la comunicación de su centro con Europa.

España se encuentra en la periferia de Europa y bastante alejada de su centro, lo que hace que no sea nación de tránsito ó paso, ese tránsito que tanto influye en la vida de muchos pueblos, por afluir no solamente las mercancías, cuyo transporte es riqueza, sino viajeros y comerciantes que forzosamente tienen que consumir para el sostenimiento de la vida.

Si esos ferrocarriles de Marruecos, enlazando con los del resto de Africa, se conectan al través del Estrecho con los de España y demás naciones europeas por medio de una navegación cómoda y regular, dejará nuestra nación de ser término de la red general ferroviaria europea, y formaría lazo de unión de los caminos de hierro de dos grandes continentes, y entonces los viajeros, que evitan las navegaciones largas y penosas, y las mercancías que tuvieran que ir á esos lugares á que los buques no pueden llegar, pasarían por nuestro país; é ingleses para ir al Cabo, Rodesia y Natal; belgas, al interior del Congo; franceses, para Senegal; portugueses, á Mozambique, utilizarían ese medio de transporte, que no sólo beneficiaría á ellos, sino á España, que serviría de intermediaria.

No es un secreto que la intensidad de la vida de algunas capitales europeas es hija de ese continuo movimiento del tránsito de hombres y mercancías procedentes de otros países, que llevan con ellos ideas, que siembran por donde pasan, y establecen así un comercio intelectual que despierta á la población que lo recibe.

Nuestra nación debe procurar el salir del estado de aislamiento en que se encuentra, haciendo que esos nervios de la vida de los pueblos llamados vías de comunicación, pasen por ella, para sentir sus vibraciones y despertar del letargo á que accidentes geográficos le condenan hoy, y por eso ella es la más interesada en procurar que á los acuerdos del acta de Algeciras siga otro de las naciones signatarias de ese Acta, referente á la construcción de ferrocarriles en el Imperio del Mogreb.

Enero 1910.

Firma del Rey

Su Majestad firmó ayer los siguientes decretos:

Guerra.—Concediendo recompensas á varios jefes y oficiales por su comportamiento en la conducción de convoyes desde el comienzo de las operaciones en Melilla hasta el 1 de octubre y servicios de avanzadas.

Idem la permuta de la cruz de María Cristina de segunda clase, que se le concedió al teniente coronel D. Luis Jiménez Pajarero, por el ascenso á coronel.

Idem la cruz de primera clase de María Cristina al comandante de artillería Sr. Fernández Herce, en permuta del actual empleo otorgado por mérito de guerra.

Confiando el mando de la Comandancia de Administración de Melilla á D. Carlos Frídric Domec.

Idem id. de la subinspección de las dos comandancias de carabineros al coronel señor Guzmán y á los tenientes coroneles Barberá y Belza.

Disponiendo que el general de brigada don Federico Salas Rodríguez cese en el cargo de

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro sábados, ó sea: 8 enero, 5 febrero, 5 marzo, 2 y 30 abril, 28 mayo, 25 junio, 23 julio, 20 agosto, 17 septiembre, 15 octubre, 12 noviembre y 10 diciembre; directamente para Génova, Por-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 25 enero, 22 febrero, 22 marzo, 19 abril, 17 mayo, 14 junio, 12 julio, 9 agosto, 6 septiembre, 4 octubre, 1 y 29 Noviembre y 27 diciembre, haciendo las mismas escalas que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEXICO

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto México. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puerto del Pacífico, así como para Tampico, con escala en Veracruz.

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, directamente para las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá, con las Compañías de Navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curacao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

LINEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

LINEA DE CANARIAS

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19 y de Cádiz el 22, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso el día 1.º haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escalas en Las Palmas y otros puertos de la Costa occidental de África y Golfo de Guinea. Regresan de Fernando Póo el 26 de febrero y así sucesivamente cada dos meses, haciendo las mismas escalas que á la ida, para Cádiz y Barcelona.

LINEA DE TÁNGER

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes, para Tánger, con extensión á los puertos de Algeiras y Gibraltar.

Salidas de Tánger: Martes, Jueves, y Sábados para Cádiz.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la Real orden del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas, de 14 abril 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

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

LINEA DE CUBA Y MÉJICO

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo. Se despachan billetes directamente para Santiago de Cuba, con trasbordo en Habana, en combinación con la Empresa del ferrocarril de Habana á Santiago de Cuba.



El maravilloso reloj automático

Gran Relojería de París

FUENCARRAL, 59.—MADRID
Apartado de Correo, 364

La última novedad; sin manilla ninguna, marca las horas y minutos con claridad; máquina fuerte de áncora, precisión.

Tiene dos aplicaciones fotográficas que se cierran con cerquillo-medallón que se puede abrir y poner la fotografía que se quiera como recuerdo.

Caja de acero azulado, semiplano; todas estas combinaciones forman un conjunto artístico tal, que no hay reloj más bonito que éste que presenta el conocido industrial L. THIERRY.

Aparte de su belleza artística, es de máquina de precisión y seguridad.

Su precio es de 35 pesetas en seis plazos mensuales. Va por correo certificado, con aumento de 1,50 pesetas por franqueo.

THIERRY.—GRAN RELOJERÍA DE PARÍS
FUENCARRAL, 59.—MADRID

Profesora á domicilio Con título y diploma

Sabe Español, Francés, Inglés, Italiano, Música y Dibujo.

AVISOS: Alcalá, 104, principal izquierda.

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL



Compañía de seguros reunidos

CAPITAL SOCIAL

12.000.000 millones de pesetas efectivas

Completamente desembolsado

Agencias en todas las provincias de España, Francia y Portugal.

46 AÑOS DE EXISTENCIA

Seguros sobre la vida : : Seguros contra incendios

Calle de Olózaga, número 1.—Madrid

CLASES PASIVAS

Se paga á todos el día primero de cada mes

Comisión

UNO POR CIENTO

Se aceptan poderes :

ANTONIO POBLETE

HORAS

MADRID
CALLE DE GARRANZA, 16, 2.º DCHA.

DE DOCE A CUATRO :

Se abona la mitad del gasto del poder.

ESPADA - SABLE

MODELO PUERTO SEGURO

Reglamentario para los señores Jefes y Oficiales de Caballería

Pesetas 55.—Pago adelantado.—Franco embalaje y franco de porte.

Unicos mandatarios para la venta

Madrid: calle de Alcalá, 14.
Eduardo Schilling, S en Cta. }
Barcelona: calle de Eernando VII, 29.
Valencia: calle de Peris y Valero, 13.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO

de

Layunta y Compañía

Esta Casa se dedica á toda clase de trabajos comerciales,

Obras, Periódicos y Revistas profesionales.

Se hace toda clase de estampaciones litográficas

Especialidad en ilustraciones

Madrid.—Calle de Pizarro, 15.—Madrid.