

NUMERO DEL DIA, 5 CÉNTIMOS

Precios de suscripción

Tarifa de anuncios

NÚMERO ATRASADO, 15 CÉNTIMOS

Madrid, un mes. 1,50 pesetas.
Provincias, trimestre. 5
Extranjero, año. 40
Clases e individuos de tropa. UNA peseta.

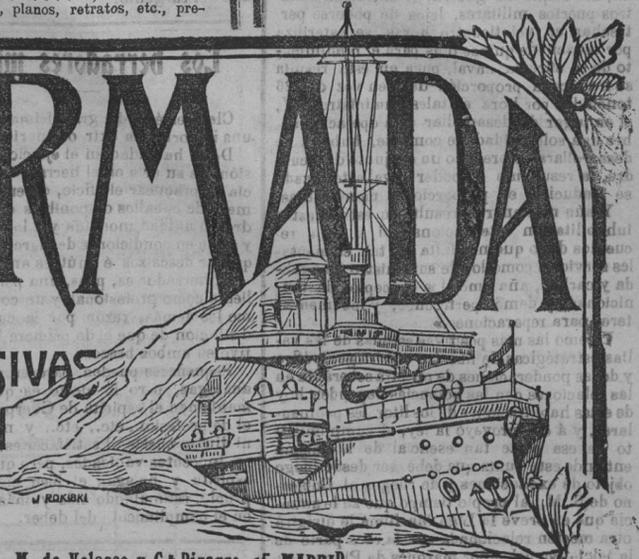
Cuarta plana. 0,25 ptas. línea.
Tercera ídem. 1
Segunda ídem. 1,50
Artículos, proyectos, planos, retratos, etc., precios convencionales



EJERCITO Y ARMADA

DIARIO DEFENSOR DE SUS CLASES ACTIVAS Y PASIVAS

Fundador y Director: Don Clodoaldo Piñal



Imprenta de Ejército y Armada

Redacción y Administración
Alealá, 25 (antes 19 duplicado), 3.º
APARTADO NÚM. 436

M. de Velasco y C.º-Pizarro, 15.-MADRID

Los maquinistas de la Armada

El alma de la nave

Los especialistas no se improvisan

¡Librenos Dios de comparaciones que, según dijera Cervantes, resultan siempre odiosas y mal recibidas!

El tiempo de las comparaciones es ido, y las especialidades y las múltiples aptitudes que ha de reunir el especialista son tales que ya nadie pide asimilaciones.

Si un tiempo se pidieron, hoy no se piden, ni se quiere choques con atavismos, que si en otros países dejaron de ser, en el nuestro, por una tradición de incultura, todavía subsisten.

Pero lo que sí se pide, lo que sí se quiere, es que se reconozca en estos mecánicos modernos, en estos atletas intelectuales, a la vez que físicos, en estos hombres avizores, serenos, ágiles de pensamiento, perspicaces y valientes, tranquilos en las horas supremas en que el peligro nubla muchos entendimientos, encoge muchos corazones, apoca a muchísimos ánimos y deja al descubierto las humanas flaquezas, porque ellas en los momentos difíciles se exhiben, tracionando toda pompa y toda mundanal vanidad; lo que sí se pide, porque es de justicia, porque representa un bien para la Patria; lo que sí se quiere es que estos especialistas, que estos directores sutiles y precisos de las máquinas modernas, que estos auscultadores, que estos reguladores de la vida de las naves sean considerados y retribuidos como merecen.

Eso de pensar que un especialista se hace de un cualquiera, ó se improvisa, es pensar a tuertas, fuera de la realidad y en contra de los intereses de la Patria.

A medida que las ciencias se apoderan de la navegación, la rutina y el rutinario desaparecen.

¿Y qué es la máquina de un barco cualquiera?

¿Y qué es y qué representa la máquina de un barco de combate?

La máquina es el hábito gigantesco del moderno monstruo marino.

La máquina es la vida, la fuerza, la pujanza del buque.

La máquina es la dinámica y la estática del barco. Representa todas las gradaciones del movimiento hasta la estabilidad consciente, con pulso, con vida, preparada siempre para volver al movimiento, al esfuerzo.

La máquina es el alma de la nave. Un buque sin máquina es un buque sin alma.

Un buque con una mala máquina es un enfermo. Da la idea exacta de un parálisis ó de un atacado de gota que pretendiera ridículamente vencer en la carrera, en la esgrima, en la lucha, en los deportes.

Un buque con una mala máquina ó con un mal maquinista es una masa sobre la cual pueden hacer blanco todos los proyectiles enemigos impunemente hasta destruirlo.

Un buque con una mala máquina y un mal maquinista es un cuerpo sin alma, es un cadáver flotante. Representa la derrota cierta, la vergüenza, la impudencia marítima, el estorbo para que las demás unidades puedan maniobrar libremente.

Quedamos, pues, en que la máquina es el alma de la nave, es la fuerza inteligente que anima a la materia y le infunde vida, sometiendo a esa materia y a esa fuerza a la voluntad del que dirige la nave y el combate.

Y al hombre experto que dirige esa fuerza, que la regula y la gradúa, en mérito de temperaturas tórridas, en temperaturas que producen trastornos fisiológicos y desequilibrios mentales y nerviosos; y al hombre de estudio a la vez que fuerte, cualidades que no se dan fácilmente juntas, pues el intelectual suele ser débil, y el fuerte no suele ser intelectual; y con un hombre que ha de saber Matemáticas, Geometría, Física, Química, Dibujo lineal, y ha de ser un buen operario, un operario ajustador, calderero, herrero, fundidor; siendo, a la vez que hombre de estudios, obrero inteligentísimo y hábil; siendo, a la vez que hombre de carrera, obrero; siendo, al par que intelectual, hombre sin vanidades, que a pesar de sus estudios ha de ser dueño de sus manos y ha de tiznarse con el tinte honroso, honrosísimo de médico experto que vigila, cura y cuida del alma de la nave; y a hombres así han de regateárselas las consideraciones y los emolumentos a que le dan derecho su saber, su pericia, su abnegación, su doble personalidad de obreros intelectuales y de obreros manuales, cualidades difícilísimas que casi nunca ó muy pocas veces se reúnen en un mismo sujeto?

Y a hombres de tal prez y valimiento, de tanta fortaleza de ánimo, ha de merecerse el pan, desconocer lo que son y lo que representan, cuando precisamente se trata de construir nuestra escuadra, de que nos reconstituamos navalmente, de que varíemos de conducta rechazando nuestras torpezas de siglos y creamos una armada que nos devuelva nuestra personalidad, que rehaga por completo nuestra psicología nacional?

No es esa, no, la conducta que siguen los países cultos con los maquinistas de sus armadas, ni con ninguno de sus especialistas!

No es esa, no, la conducta que la ciencia aconseja y ordena.

No es así como se debe considerar y atender a los especialistas de todos los órdenes, porque hoy ni aun los que dirigen la nave son otra cosa que especialistas, de una especialidad que la constituye el conocimiento general de todas las especialidades, en cada una de las cuales existe un perfecto especialista!

La época de la división del trabajo es esta nuestra, como es la de la especialidad y de los especialistas, aplicando científicamente las aptitudes de cada cual a una rama determinada y perfeccionándolas hasta el límite.

Y cómo no ha de meditar el señor ministro de Marina sobre todas y cada una de las especialidades del buque de combate, si él es un verdadero marino, un especialista, un profundo conocedor de su profesión y de todas las que con ella se relacionan constituyendo un todo inseparable que ha de vibrar al unísono; si él no sabe de otras lo que es un barco de guerra, ni las aptitudes que para servir una especialidad de la Marina de guerra se necesitan, ni las condiciones que han de tener los que las sirven bien, ni los sufrimientos y penalidades que han de arrostrar?

¿Cómo no ha de hacer lo posible el señor Piñal para que las retribuciones de todos los especialistas de la Armada dejen de ser irrisorias?

Programa naval militar

Moción del vocal excelentísimo señor marqués de Pilares.

La ley de 7 de Enero de 1908, al ordenar la construcción de tres acorazados y otros buques menores, no fijó el límite de las aspiraciones nacionales en cuanto al desarrollo de la Marina militar; pero lógico es suponer y aun deducir de las manifestaciones hechas en el Parlamento que aquel modesto programa no fué sino el inicio de una nueva política naval, más metódica y perseverante que la seguida en períodos anteriores.

El largo plazo de ocho años fijado para la terminación de este primer programa obedeció seguramente a dificultades de orden económico; a la necesidad de fomentar simultáneamente las industrias nacionales relacionadas con la construcción, preparar nuestras factorías navales, regularizar el aprendizaje de los obreros españoles, y otras varias razones que sería temerario desconocer, tratándose de un primer ensayo bajo la forma de arrendamiento en que había de crear y consolidar hasta las entidades arrendatarias.

Los años transcurridos desde aquella fecha, los recursos industriales acumulados y la experiencia adquirida en los primeros pasos de estos nuevos procedimientos, autorizan a creer que muchas de las dificultades iniciales habrán sido vencidas; y que, siguiendo con prudencia el camino emprendido, será ya lícito aspirar a un nuevo avance en el patriótico propósito del desarrollo de la Marina militar, hasta llegar progresivamente al límite en que se hagan armónicas las necesidades nacionales en el orden de la defensa por mar con los recursos financieros del país.

Sin pretender que por ahora se fije dicho límite ó punto de conjunción armónica, es evidente que no hemos llegado a él, ni hay motivo para hacer alto en este patriótico camino.

Para la renovación sucesiva de los buques de guerra en los períodos prudenciales que se asignen a su vida material, es necesario que las construcciones se escalonen metódicamente, de suerte que al ocaso natural de cada buque ó cada grupo correspondan el nacimiento de otro que mantenga constantemente el equilibrio de poder naval uniforme y acorde con los recursos materiales del país.

En tal supuesto, parece que es llegada la hora de acometer los trabajos preliminares para la construcción de un segundo grupo de acorazados, con sus correspondientes buques auxiliares, que habrán de comenzarse al caer al agua los que constituyen el primero, de suerte que este segundo impulso se traduzca en una nueva división homogénea, de tipo superior a la que le precede y susceptible de sumarse a ella, constituyendo escuadra, sin que mutuamente se embaracen por la diversidad de sus condiciones.

La Liga Marítima, que tan legítima representación tiene en todos los órdenes referentes a la Marina, en sus dos ramas fundamentales, es merecedora, por sus constantes esfuerzos, del honor de la iniciativa en este gestión patriótica que, de no realizarse, dejaría incumplidas sus aspiraciones y mutilada en lo más esencial la obra redentora del engrandecimiento del poder naval y el consiguiente de la Patria.

Útil es que dirigiéndonos a la Junta Central, que tantas pruebas tiene dadas de conocer la influencia de ese poder en las relaciones que mundiales, recuerde la preponderancia que por él alcanzaron Holanda en los pasados siglos; Italia en los primeros tiempos de su unidad política; Alemania, el Japón y los Estados Unidos en los tiempos modernos; Austria, el Brasil y la Argentina, en escala menor, pero aprestable; y la poderosa Inglaterra de una manera permanente desde que sus gobernantes lograron infiltrar en el espíritu público la idea de que el poder está en el mar y que a él se somete la tierra.

Útil sería, igualmente, recordar la influencia que el desarrollo de las fuerzas navales ha ejercido siempre en el de todas las industrias y en el consiguiente acrecentamiento de la riqueza pública, a la vez que ha ejercido una acción social provechosa para el bienestar y la tranquilidad de la clase obrera, que percibe en jornales una gran parte del valor de los buques construídos.

No ignora el que suscribe, que, aun para aquellos que así lo reconocen, existe un valladar de relativa importancia en la pobreza real, exagerada ó supuesta, del Estado; pero cuando se viene pregando la constancia del superávit de los presupuestos anuales, la posibilidad de empréstitos de 1.500 millones y

la extraordinaria y gradual elevación de los ingresos por virtud de las revesaciones del Catastro parcelario, la ocasión parece adecuada para recordar a los Poderes públicos que al aumento de las riquezas debe acompañar una proporcionada elevación de la guarda de ellas, que asegure la paz interior para disfrutarlas y aleje el riesgo de codicias, estimuladas por la tentación de verlas indefensas.

El que suscribe cree cumplir un deber ofreciendo a la deliberación ó al acuerdo de la Junta Central un tema que más que debate parece ser de tranquilo concierto para ser elevado a los Poderes públicos con esperanza de algún regulado, y con seguridad, en todo caso, de haber cumplido un deber patriótico y una de las funciones principales de la Liga Marítima, llevando a las esferas del Gobierno el aliento que presta a las grandes empresas el aplauso anticipado de todas las fuerzas nacionales que la Liga representa.

Concretando en forma práctica el pensamiento que inspiran las anteriores consideraciones, propongo que se eleve al Gobierno, bajo la forma de patriótica excitación, un ruego que comprenda los extremos siguientes:

1.º Que previo acuerdo con la Sociedad arrendataria de las obras en nuestros arsenales, se abrevie cuanto sea posible el plazo de construcción de los tres acorazados y demás buques y elementos que constituyen el primer programa.

2.º Que se proceda desde luego a los estudios preliminares de un segundo grupo de otros tres acorazados homogéneos de condiciones superiores a las del primero, cuya construcción habrá de empezarse sucesivamente a medida que aquellos vayan cayendo al agua y terminarse en un período que no exceda de tres años para cada buque.

3.º Que a este segundo grupo de acorazados acompañe proporcionado número de cruceros y buques menores y de los elementos necesarios en obras y repuestos para un rápido abastecimiento en las bases navales.

Madrid, 8 de Junio de 1911.—El marqués de Pilares.

Comunicación al señor ministro de Marina.

Excmo. Sr.:

El vicealmirante excelentísimo señor marqués de Pilares, vocal de esta Junta Central de la Liga Marítima Española, cuya presidencia me honra, le ha dirigido una moción escrita, que fué leída en sesión celebrada el día 10 de Junio del corriente mes, y encaminada a obtener el concurso de la Liga Marítima para que tenga oportuna y sistemática continuación, sin faenas interrupciones, la obra de nuestra reconstitución naval militar que inició la ley de 7 de Enero de 1908.

Acogida por la Junta, en principio, la patriótica iniciativa del señor marqués de Pilares, tribúndole con unanimidad justo aplauso, ha entendido que las tres conclusiones formuladas por el señor marqués de Pilares al término de su moción, y propuestas como forma práctica de la excitación ó ruego que al Gobierno debe elevar la Liga Marítima deben ser objeto de metódico desarrollo, en la forma siguiente:

Dando conocimiento al Gobierno de S. M., por conducto del ministro de Marina, de la moción íntegra del señor marqués de Pilares, como tengo el gusto de verificarlo, transcribiendo adjunta dicha moción, a fin de que quede oportunamente enterado de la iniciativa tomada dentro de la Liga, del estudio que ésta va a realizar y de la gestión que prepara para prestar a la moción, y a los Poderes públicos cuanto concurso es en la Liga reglamentario y conducente a la vigorización de nuestro poder naval militar. Y manifestando al propio tiempo al Gobierno que, como anticipo ó preliminar de cuanto la Junta ha de ofrecer a su consideración ó someter a su aprobación, tan pronto como haya terminado la información y el estudio necesarios para adoptar acuerdos y formular propuestas sobre tan importante materia, puede desde luego la Junta afirmar que la moción del señor marqués de Pilares es oportunísima y congruente y, consiguientemente con cuanto la Liga viene trabajando en pro del desenvolvimiento de nuestro poder naval militar, considerando su objetivo tan y como lo definió el acuerdo núm. 28 del Congreso Marítimo Nacional de 1911, y el art. 1.º de la ley de 7 de Enero de 1908.

Decía el primero de dichos textos que nuestro poder naval debía tener como finalidad, además de la defensa del territorio, dar paso a España en el concierto internacional, utilizando en favor propio nuestra situación geográfica. Y afirmaba el segundo, ampliando más el concepto anterior, que la creación de

nuevos elementos de fuerza naval, objeto de aquella ley, tenía como fin y como límite la defensa de la autonomía y de la integridad del territorio de la nación, en forma que asegurase su posesión continua y la eficacia militar de las principales bases navales, así como su influencia sobre los mares próximos a ellas. Completaba este concepto el art. 8.º de la misma ley, al decir que las operaciones necesarias para la creación de los elementos que formarían aquel primer programa de constitución de nuestro poder naval se emprendiesen con toda diligencia para realizar en un plazo de siete u ocho años el total de las obras que a continuación se especificaban.

Abarcaban dichas obras, como es sabido, la construcción de determinado número de acorazados, destroyers, cañoneros y torpederos, en los establecimientos de El Ferrol y Cartagena, mediante contratación que asegurase la habilitación industrial de dichos establecimientos, en la forma que hoy se está llevando a cabo por la Sociedad Española de Construcción Naval, y además otras obras de habilitación y defensa de dichos Arsenales de El Ferrol y Cartagena y del de la Carraca, que se estimaron inexesables, y que aún no han sido en su mayor parte comenzadas, a pesar de su urgencia y de estar autorizadas y aprobadas por la ley. Comprendían estas últimas obras, entre otras, la construcción de aljibes, polvorines, arreglo de almacenes, enlace de las vías de los Arsenales con la red general de ferrocarriles, y construcción de remodeladores, aljibes y barcasas para aprovisionamiento de agua, carbón, municiones, etc., así como la adquisición de material de torpedos y telegrafía sin hilos.

Dichas obras de habilitación, aún no iniciadas en su mayor parte, así como tampoco la habilitación de los talleres de artillería de la Carraca, con los elementos indispensables para la fabricación de cañones de mediano calibre, sus montajes, proyectiles de ejercicio, elementos de carga, etc., para las cuales ordenó convocar un concurso la Real orden de 4 de Febrero de 1909, al propio tiempo que adjudicó las obras de la escuadra a la S. E. de C. N., deben ser objeto, por parte de la Liga, de especial y apremiante consideración, a fin de hacer presente al Gobierno la ineludible necesidad de que sin demora se provea a esa habilitación de nuestras bases navales, sin la cual la primordial necesidad y el preferente objetivo de nuestra política naval nacional no podrán ser atendidos; y su desatención llevará consigo el privar a los elementos de fuerza naval nacional y extranjeros amigos del apoyo y auxilio inherentes a toda base naval, que son inexesables si hemos de utilizar en favor propio nuestra situación geográfica y nuestra fuerza naval, el germen de cuyo resurgimiento y de cuya preparación ha sido el primer programa aprobado por la ley de 7 de Enero de 1908; y en vías de ejecución para ser terminado antes de que concluya el año 1916.

Dicha habilitación es tanto más necesaria cuanto que nuestros principales puertos militares, que constituyen por sí mismos un valioso elemento estratégico en la privilegiada posición geográfica de la Península, se encuentran en el mayor desamparo y su estado de inhabilitación para corresponder a las modernas necesidades de los servicios de escuadra es tal, que los tres grandes puertos militares de Cartagena, Cádiz y Ferrol se prestan a las siguientes consideraciones, hechas públicas recientemente, al tratar de la reconstitución de España:

«Cuando ninguna potencia marítima considera ya como puerto habilitado para el servicio de escuadra al que no pueda situar al costado de los barcos en veinticuatro horas consecutivas más de 3.000 toneladas de carbón y otras tantas de aguada, ninguno de nuestros puertos puede hoy situar al costado de una escuadra, en veinticuatro horas continuadas, más de 9 toneladas de carbón por hora y otras tantas de aguada, resultando a 4 pesetas el coste de la tonelada de agua para el consumo de calderas. Todavía Ferrol se encuentra sin enlace ferroviario, ni en Cartagena llega la vía férrea hasta el punto más importante de su servicio de arsenal y puerto.

Los talleres de Artillería de Cádiz, ni disponen por mar ni por tierra de salidas adecuadas para grandes piezas, en términos que el arrastre de sus artillos ha de hacerse por medio de buyes y sobre malos caminos. Tampoco tienen remodeladores ni los demás elementos más esenciales del moderno instrumental para servicio de puerto, por todo lo cual resultan sus operaciones con enorme dispendio de coste y tiempo.

De suerte que, por esta proporción, entre el máximo de capacidad de 9 toneladas por hora para los servicios de aguada y carbón

que nuestros puertos militares pueden suministrar, y el mínimo de 126 por hora que requieren los modernos servicios de Armada, un buque de guerra, al entrar en nuestros puertos militares, lejos de poderse por trechar en veinticuatro horas, se esteriliza por espacio de quince días para el rendimiento de su eficacia naval, pues en esta resulta se traduce la proporción de 9 en vez de 126 toneladas por hora en tales suministros. Y, si en lugar de desarrollar esta operación sobre una sola unidad de combate, hubiera de desarrollarse sobre todo un conjunto de escuadra, el resultante de poder naval esterilizado se traduciría en proporciones monstruosas.

Y aún más enorme resulta en esta nuestra inhabilitación internacional, si a estos recuentos de lo que nos falta en tan elementales servicios como los de suministro de agua y carbón, añadimos los conceptos de municionados y demás petroquímicos, y los menesteres para reparaciones.

Y como las más positivas estimas de las valias estratégicas de nuestro cuadro geográfico y de las ponderaciones de nuestra soberanía en las relaciones con las potencias dependen hoy de estas habilitaciones de los litorales peninsulares, y a ello proveyó la ley, el cumplimiento de esa parte tan esencial de la misma entendiendo esta Junta que debe ser desde luego objeto de excitaciones y de ruegos al Gobierno de S. M., al propio tiempo que se le anuncia que en breve la Liga Marítima le dirigirá otra moción relacionada con la otra parte de la iniciativa del señor marqués de Piliare, en la que se estudiarán detenidamente los tres puntos concretos con que la finaliza y sintetiza.

Al comunicarlo así a V. E., debo advertir que la Liga ha acogido esa iniciativa y la apoyará en la forma que reglamentariamente se acuerde, porque entiendo que la ley de Escuadra no hizo más que sentar las bases de nuestro resurgimiento naval, de nuestra «situación naval», hace dicho relectamente con gran acierto en el Senado, por ser el término más apropiado para una nación de las condiciones de España; puesto que solamente constituye un germen de futura escuadra, de defensa y de preparación, que requiere ser completado metódica y progresivamente, continuando la obra emprendida, y haciendo seguir oportunamente aquel primer programa de otro u otros que acaben la preparación iniciada, hagan arraigar y fructificar el germen ya constituido, y atiendan, como han hecho las leyes navales análogas extranjeras, a una previsora sustitución, cronológica y ventajosa, de los elementos de poder naval, a medida que por los años, por los servicios o por los progresos del arte de la guerra, van resultando inútiles para ésta. De lo contrario, y de no continuarse en la forma que resulte más conveniente las construcciones comenzadas, se correrá el riesgo de que, al terminar el cumplimiento del primer programa en el año 1916, tenga España inferior número de buques, en acorazados y cruceros al menos, que aquellos que posea al comenzar en 1909; puesto que buques como la «Victoria», la «Numancia», el «Peláyo» y el mismo «Carlos V», por ejemplo, habrán cumplido con creces los días de su vida útil a la Patria, sin contar con que antes la mayor parte de los cañoneros habrán sufrido igual triste e ineludible suerte.

Y a esta necesidad procede atender a tiempo, para evitar que suceda lo indicado, y mantener, en cambio, nuestras fuerzas navales, por lo menos en un *statu quo* progresivo, o siquiera no inferior al que marca la ley de 1908, y que los buques que se vayan construyendo no sólo respondan a los adelantos del arte naval militar, sino que su número y su índole sean tales, que compensen en cantidad y calidad las bajas inevitables, de tal suerte, que no sea inferior nuestro poder naval a aquella modesta expresión que requieren el ejercicio de nuestra soberanía y las demás finalidades reconocidas como necesarias en la ley de organizaciones marítimas y armamento navales.

Entre ellas, estima la Liga Marítima como una de las más importantes la de dotar a España de buques, producto íntegro de un trabajo nacional, que no sólo dé vida a los establecimientos militares del Estado y eficacia a nuestras bases navales, sino que crea cuanta fabricación sea precisa para dar a España la independencia industrial a que en todos los órdenes, y muy especialmente en el militar, aspiran los Estados modernos, que hacen radicar en las respectivas naciones la fabricación de los principales elementos precisos para la Armada y desarrollan con ello considerable número de industrias, base de una riqueza y autonomía de que carece desgraciadamente España por ahora.

Hechas estas manifestaciones a V. E., en cumplimiento del acuerdo adoptado por la Junta central de la Liga Marítima, sólo me resta ratificarle que la Junta se ocupa en el estudio que requiere toda la amplitud de la propuesta del señor marqués de Piliare, con el interés que a la Liga le inspira cuanto tiende al fomento de nuestro poder naval, y que tan pronto como sea posible tendrá el honor de ofrecer a la consideración de V. E. y del Gobierno de S. M., cuantos acuerdos adopte la Junta encaminados a tan patriótico fin.

Madrid, 29 de Junio de 1911.—El presidente, J. S. de Toca.

Excelentísimo señor ministro de Marina.

Los sargentos en los hospitales.
Más de una vez hemos dicho que los sargentos deben estar en los hospitales militares con la debida separación de la tropa.

El Hospital de Algeciras, por ejemplo, carece de sala para sargentos, dándose el caso de haber dos o tres de éstos en distintas salas, mezclados con la tropa, mezcla inadmisiblemente, si ha de mantenerse el principio de autoridad que va anexo a cada empleo y a cada categoría.

El comandante general del Campo de Gibraltar, que es un ilustrado general, coman-

derá perfectamente la urgente necesidad de resolver este asunto en el sentido de que no sufra menoscabo el prestigio y la autoridad del sargento.

Los herradores militares

Clase es ésta de grandísima utilidad y de una importancia extraordinaria.

De su habilidad en el ejercicio de la profesión, de su arte en el herrar, de su conciencia en practicar el oficio, depende que el número de caballos disponibles en cada escuadra o unidad montada y a lomo sea mayor y estén en condiciones de marchar sin temor a quedar descalzos e inútiles antes de tiempo.

El herrador es, pues, una personalidad saliente como profesional y un combatiente como los demás, razón por la cual merece la distinción de que el de primera lleve el distintivo en ambos brazos.

Pequeñeces pueden parecer estas y otras análogas, pero lo cierto es que halagan y mantienen el espíritu de Cuerpo, el de clase, el de profesión, etc., etc., y ningún trabajo ni dinero cuesta el satisfacer estas, si se quiere, inocentes vanidades, pero que alientan el espíritu y halagan el bien entendido amor propio, estimulando más y más al individuo en el cumplimiento del deber.

«LA RABASSADA»

Un Centro Mundial de Atracciones

La Prensa extranjera.

Con motivo de la sensacional inauguración de «La Rabassada», que ha tenido lugar ayer, la Prensa extranjera (y entre otros, *Le Figaro*, *Le Journal*, *Le Gaulois*, *Le Matin*, *Daily Mail*, *New York Herald*, etc.), se ocupa de España en los siguientes términos.

«Sucede con las ciudades lo que con los hombres. Algunas están condenadas a vivir eternamente una vida modesta y apacible; otras, desde que un soplo vivificador se revela en ellas, surgen repentinamente en el pleno florecimiento de un brillante destino. Las unas son ricas, con un emporio austero, formado por el esfuerzo de los hombres, y son las grandes metrópolis del comercio y de la industria; las otras son radiantes, de un esplendor que se debe casi por completo a la Naturaleza. Estas últimas son las ciudades del reposo y de la alegría humanas.»

En España, un esfuerzo de dos años acaba de terminar con la creación, a las puertas de una de las grandes colmenas laboriosas del mundo, en Barcelona, de un Centro ideal de distracciones mundanas: «La Rabassada».

El Centro de Atracciones creado en «La Rabassada», y que será único en España, comprende un «restaurant» espléndido, con grandes salas para 300 cubiertos, concierto de tziganes, espectáculos, *music hall*, concierto de música clásica, gabinetes particulares, atracciones diversas, una gran sala de juegos populares, un mirador a 300 metros sobre el nivel del mar, desde donde se disfruta de un panorama único; un Casino con salas para juegos varios, bares y todas las comodidades de una lujosa instalación; un «Sente-Railway» de 1.000 metros de desarrollo, con múltiples atracciones populares, *Water-chutes*, un Palacio de la Risa, una Casa encantada, un *cake-walk*, *building*, juegos de bolos, Palacio de la Princesa, etc.

Bella perspectiva de intensa vida mundana desarrollándose en un marco de alegría. En una palabra: «La Rabassada» reúne las atracciones de Magic-City y las de los grandes Centros mundanos.

El clima de que disfruta esta privilegiada ciudad de la risa y la alegría es tan maravilloso como el de la «Costa Azul». Si se añade que «La Rabassada» se halla enlazada entre montañas, que allí el cielo es siempre azul y los bosques siempre verdes, se comprenderá la perspectiva de un éxito sin precedente que ofrece a aquel Edén.

Todas las probabilidades de un triunfo prodigioso se hallan, en efecto, allí reunidas: clima muy templado, maravillosa decoración, proximidad de una gran ciudad, directamente unida por servicios regulares con Europa entera. América Central, las Antillas y América del Sur. Y puede estarse seguro de que, desde su inauguración, «La Rabassada» ha tomado rango al lado de Trouville-Beauville, Aix-les-Bains, San Sebastián, etc., entre los grandes centros mundanos del reposo y del placer.»

Servicio telegráfico

Mendigo descuartizado.

Ferrol. La Guardia civil ha encontrado el cadáver de un mendigo con las extremidades separadas del tronco.

Se supone que el infeliz tendría algunos ahorros, y le mataron para robarlos.

Han sido detenidos cuatro presuntos autores del crimen.

En honor de los marinos.

Ferrol. Por suscripción popular se va a construir un monumento a la memoria de los marinos que murieron cubiertos de gloria en Santiago de Cuba y en Cavite.

La suscripción ha sido encabezada por el Ayuntamiento.

A las fiestas en memoria de Villamil.

Ferrol. Mañana saldrá para Castropol el cañonero «Doña María de Molina», conduciendo una monumental corona que el Cuerpo de la Armada dedica al ilustre marino D. Fernando Villamil.

En el mismo buque va la banda de Infantería de Marina y una compañía con bandera, que tributará los honores correspondientes en el acto de descubrir el monumento a Villamil.

Accidente en un acorazado.

Ferrol. Descargando en el Astillero, para el acorazado «España», una plancha de blindaje, cayó por la escotilla del buque un obrero, que fué recogido en muy grave estado.

Nautragio.

Puenteceso. En la Punta del Roncudo, frente a la bahía de Lages, ha naufragado a las seis de la mañana de hoy, por efecto de la niebla, el vapor griego «Anastassios», de 500 toneladas.

El vapor naufragado llevaba carga de carbón y hacia el viaje de Rotterdam a Génova. La tripulación se ha salvado, afortunadamente.

Barcos extranjeros.

Las Palmas.

Acató de zarpar con rumbo a la Argentina el crucero de dicha nación «Buenos Aires». Espéranse aquí dos buques de guerra alemanes y varios cruceros ingleses, que proceden de la costa de África.

Buques llegados de la América del Sur confirman que aumenta la peste en Chile y Brasil.

Diario Oficial

(del día 22 de Julio de 1911, núm. 160).

Artillería.

Destinos.—A la Comisión de experiencias, proyectos y comprobaciones, el comandante D. Alejandro Villegas.

Se concede la vuelta al servicio al capitán D. Mariano de Sales.

Matrimonios.—Licencia para contraerlo al primer teniente D. Luis Elorriaga.

Reemplazo.—A dicha situación el comandante D. Nereo Martínez y D. José Brugada, capitanes.

Ingenieros.

Matrimonios.—Licencia para contraerlo al primer teniente D. Francisco Caraciolo.

Sanidad Militar.

Destinos.—Los farmacéuticos segundos D. Sotero Parás, a la enfermería de Nador, y D. Ricardo Crespo, a la farmacia suursal de Sevilla.

Diversos.

Se concede la pensión diaria de 0,50 a 48 viudas de reservistas.

Se aprueban los anteproyectos de Escuelas prácticas de Telégrafos del 6.º regimiento mixto de Ingenieros de la Comandancia de Tenerife, de la de Gran Canaria y del tercer regimiento mixto.

Han sido remitidas al Ministerio de la Guerra desde Melilla las instancias de los sargentos D. Francisco Gregori, D. Juan García, D. Santiago Barríos y D. José Zaragoza, solicitando ser incluidos en la relación de aspirantes al ascenso a segundos tenientes de la Escala de reserva.

La Marina española

Por el general J. Cebrián Saura.

(Continuación.)

Navios.

Hércules, de 50 cañones.—Se compró a particulares en primero de Junio de 1716; se desguzó en Cádiz, por su mal estado, en 1718.

Segundo Hércules, de 60 cañones.—Se construyó en Puentes (Cádiz), botándose al agua el 14 de Abril de 1731, cuyo acto presenció el Rey; navegó en las escuadras de los generales Mary y Cornejo, en 1731 y 1732; en 1740 formó parte de la escuadra del general Navarro, con la que asistió al combate de Cabo Sticé, al mando de D. Cosme Alvarez; el 21 y 22 de Febrero de 1744, contra la inglesa del almirante Mathews.

El navío «Hércules» fué atacado por dos del enemigo, y después de dos horas de combate les obligó a retirarse con grandes pérdidas. En 1749 se excluyó por inútil en Cartagena.

Tercer Hércules, de 74 cañones.—Se construyó en Guarnizo en 1755, y se desguzó en Cartagena por inútil en 1770.

Héctor, de 74 cañones.—Construido en El Ferrol en 1755, se deshizo por inútil en 1770.

Hermenegildo (San), de 112 cañones.—Se hizo en la Habana en 1789; fué de la insignia del general Gravina, en las célebres operaciones de Tolón y Rosas; en la escuadra del general Moreno estuvo en la defensa de El Ferrol, en 1800, y en la misma en el estrecho de Gibraltar la noche del 12 al 13 de Julio de 1801, por una estratagemática de los ingleses, se batió con el «Real Carlos», y se voló,

perciendo su comandante y casi toda su dotación, a excepción de 20 marineros con el alférez de fragata D. Antonio Piñeyro.

La relación de los incidentes que tuvieron lugar en la fatídica noche mencionada la hemos apuntado ya al hablar del navío «Real Carlos», que tomando por enemigo al «San Hermenegildo», se batieron y lucharon con heroísmo, hasta llegar a un desesperado abordaje, etc.

Herre, de 80 cañones. Era francés, y tenía la insignia del almirante Rossilly; en la bahía de Cádiz, en 1808, cuando el alzamiento nacional contra los franceses, allí fué batido y apresado por la escuadra del general Apodaca el 14 de Junio; se excluyó en Ferrol en 1845.

Isabel (Santa), de 60 cañones.—Construido en Pasajes en 1716; al mando de D. Andrés Reggio asistió al combate del 11 de Agosto de 1718 que tuvo con la Armada inglesa del almirante Byng en cabo Passaro (Italia) la española del teniente general Gastañeta.

El navío «Isabel», retirándose al concluir la acción, fué seguido, batido y apresado a la mañana siguiente por dos navíos enemigos después de una defensa honrosa.

Segundo Isabel (Santa), de 80 cañones.—Fué construido en Guarnizo en 1728; en él puso su insignia el marqués de Mary en 1731, cuando la expedición de Italia; asistió al combate de Cabo Sticé mandándolo D. Ignacio Danteville el 22 de Febrero de 1744, del cual hemos dado ya noticias en estos apuntes; en 1747 se excluyó en Cartagena por inútil.

Tercer Isabel (Santa), de 74 cañones.—Construido en Cartagena en 1767; al mando de D. Antonio de Arce condujo los jesuitas a Civitavecchia, y en 1803 se dió de baja en la Habana por inútil.

Isidro (San), de 50 cañones.—Construido en Pasajes en 1716; en el combate de 11 de Agosto de 1718 que tuvo lugar en Cabo Passaro, entre la escuadra española del general Gastañeta y la inglesa de Byng, el navío «San Isidro», que mandaba D. Manuel Villavicencio, embarrancó en la costa de Abola, pero los enemigos consiguieron ponerlo a flote.

Segundo Isidro (San), de 74 cañones.—Construido en Ferrol en 1768; mandado por D. José Salazar asistió a la toma de Guarnizo en 1794, y en el combate de San Vicente, el 14 de Febrero de 1797, fué presa del enemigo en unión de otros tres navíos. Su comandante, D. Teodoro Alquiéras, fué herido.

Isidoro (San), de 62 cañones.—Construido en Guarnizo en 1728; en 1731 fué con la escuadra combinada a la campaña de Italia; en 1742, hallándose en Tolón en la escuadra del general Navarro, salió a desempeñar una comisión del servicio, viéndose precisado, efecto de dos fuertes temporales que experimentó a fundear en la isla de Córcega, donde fué batido por dos navíos ingleses, y su comandante, D. Fernando Gil de Arge, le puso fuego para que no cayera en poder de los enemigos.

Segundo Isidoro (San), de 64 cañones.—En 1776, por cambio de las fragatas «Clara» y «Teresa», se adquirió dicho navío, y en 1794 se perdió en la costa de Cataluña, mandándolo D. José de la Valeta.

Infante, de 70 cañones.—Se compró el año de 1726 por los gaditanos, que lo donaron al Rey para el servicio de la Armada; el 15 de Julio de 1733 se perdió en el canal de Bahama al mismo tiempo que el navío «Gallo-Indio», del cual hemos ya hablado al expresar las vicisitudes del mismo.

Segundo Infante, de 74 cañones.—Construyóse en la Habana en 1750, y en 1762, en que capituló dicha plaza, quedó en poder de los ingleses; lo mandaba D. Francisco Medina.

Invencible, de 70 cañones.—Se construyó en la Habana en 1739, y en 30 de Junio de 1741 se incendió en dicho puerto por efecto de un rayo. Pertenecía a la escuadra de don Rodrigo de Torres, en cuyo navío arrollaba la insignia dicho general, y acaeció el accidente ocurrido a las tres de la tarde, que descargó una torbonada, que despidió un rayo que pegó fuego al palo mayor del navío, que no fué posible apagarle ni dió lugar para cortarle.

Tenía el navío 400 quintales de pólvora dentro, y estando los demás, de la escuadra todos muy inmediatos, fueron librados.

El teniente general Torres fué el último que abandonó el navío. Murieron 16 personas de la Marina, a más de 21 heridos, la mayor parte de gravedad, salvándose el resto en las lanchas y botes de la bahía.

(Continuará.)

HOMENAJE A DOS HÉROES

Barcelona.

Ha revestido gran solemnidad el acto de descubrir la lápida conmemorativa de la muerte de los soldados Ignacio Cuvero y Vicente Latorre, en Sidi-Amet, el 18 de Julio del año pasado.

Ambos pertenecían a la sección de ametralladoras de la tercera brigada de Cazadores.

El capitán Mota dirigió una alocución ensalzando la memoria de los compañeros gloriosamente muertos.

El interior es muy sencillo. Muebles ingleses de pino, una cama, una gran piel para lecho del perro. Y una chimenea con varios troncos de leña ardiendo y alegrando la vista con la llama.

Y mientras servía el té, la inglesa me dijo:—Hace cinco años que vivimos aquí, mis señores, sus hijos y yo, a traer a la

El comandante Olivar señaló el camino de los muertos como el único que deben seguir los que pertenecen al Ejército.

El general Moltó hizo el resumen, diciendo de lo que son capaces el valor y la disciplina. El acto terminó con vivas a España, al Ejército y al Rey.

BLAK

Habrá como diez años, en víspera de Nochebuena, iba yo a sacar de sus colegios de Suiza a mis hijos, para llevarlos a París a pasar las vacaciones de fin de año.

Y según mi costumbre, aproveché la ocasión para hacer excursión breve a Territet, allá en lo alto de la montaña, donde hay en invierno más gente que en verano.

Los hoteles de aquel pintoresco sitio son magníficos, y salvo la presencia en ellos de anémicos y tísicos que van allí a hacer curas de oxígeno, no se pasa mal; se encuentra uno lejos del mundo, en el pico de altísimos montes y con todo el confort de la vida moderna.

En uno de los solitarios paseos que daba por lugares apartados, y en los cuales no solía hallar más que a alguna inglesa sacando fotografías o algún muchacho tocando el acordeón para ganarse la vida, me encontré a la entrada de un camino con un enorme perro blanco, sentado sobre la nieve, inmóvil como un centinela.

A pesar de su aspecto bondadoso, porque hay perros que tienen cara de buenas personas, me detuve al verle, como quien consulta sobre las intenciones del pasajero que se cruza con él en sitio solitario.

—Pase usted sin cuidado—dijo una voz detrás de unas plantas de esas que en Suiza están siempre verdes—. *Blak* no le hará nada. Puede usted acariciarle, pero no siga usted por la derecha, tome a la izquierda.

—¿Quién me habla?

Apareció por entre las ramas la cabeza de una mujer, que aunque hablaba francés por ser esta lengua universal y por todo el mundo hablada, tenía un acento inglés marcadísimo.

Me acerqué a ella, y apartando la hojarasca cuajada de nieve, pude ver una especie de barraca nada toseca, sino muy artísticamente construida.

—Esta es nuestra casa—me dijo—. Aquí vivimos *Blak* y yo todo el año.

El perro, sin moverse de su puesto, meneaba la cola, como cuando los perros están contentos, y para hacerme amigo suyo, me fui derecho a él y le dirigí palabras cariñosas, acompañadas de golpecitos en el lomo.

—Si no le habla usted inglés no le entenderá—me dijo la inglesa.

—¡Hola!

—Sí, señor, así es.

—Y sin embargo, un *Blak* no es inglés. Es un perro del monte de San Bernado...

—Es verdad; pero como sus amos le compraron muy joven, y no ha oído más que nuestro idioma...

—¡Yal! ¿Y qué hace aquí? ¿Es perro de guarda?

—Ah, señor, vive en estas alturas por su gusto; *¡porque es muy bueno!*

Al oír esto, dichas las últimas palabras en inglés, *Blak* se acercó a nosotros y comenzó a lamer las manos de aquella mujer.

—*Blak!*—dijo yo—. ¿Tú eres muy bueno, eh?

Y el perrazo comenzó a saltar alegremente. Y de pronto, dejándonos, echó a correr hacia la izquierda, ladrando muy fuerte.

—Alguien pasa cerca de la muerta dijo la inglesa.

—¿De qué muerta?

—Vaya, entre usted, y le contaré en dos palabras el caso; así como así, no abgo aquí otra cosa... Tengo un té excelente y una manteca muy buena. *If you please...* Y me indicó la entrada del casetón.

Entré.

señorita Fany, la mayor de las tres que tenía mister Gordon, el gran fabricante de Londres. La señorita estaba física, y según opinión de los médicos, sin remedio posible.

Al entrar en Suiza, se le antojó la adquisición de este perro, que estaba en un hotel, y era muy cariñoso con los viajeros. Su padre se lo compró, y desde entonces no se separó de nosotros.

La señorita pareció mejorar, y durante dos años que pasamos en Territet, iba siempre acompañada de *Blak*, monte arriba. Ya sabe usted que las costumbres inglesas permiten que las jóvenes solteras salgan solas.

Una tarde, á la hora de comer, notamos la ausencia de la enferma. Creímos que le había ocurrido algo y salimos todos en su busca. No la encontramos, y puede usted figurarse la desolación de toda la familia, y nuestro asombro cuando á las diez de la noche vimos aparecer á *Blak*, solo.

Llegó al hotel jadeante; cegía con los dientes la levita de mi amo queriéndole arrastrar fuera: comprendimos que nos pedía seguirle. Provistos de antorchas y faroles salimos todos, seguidos del personal del hotel, y al cabo de hora y media de seguir á *Blak*, encontramos á mi pobre señorita sobre la nieve. El perro, con aullidos de dolor, lamía el cadavérico rostro...

No hubo accidente ni ataque en desdoblado. Miss Fany murió de lo que debía morir y acaso por la imprudencia de alejarse demasiado de casa en noche tan fría.

La llevamos á Territet, y *Blak* estuvo durante todo el tiempo que duró el funeral de cuerpo presente, encima de la caja mortuoria, con gran asombro de los presentes.

Mister Gordon compró este terreno, en el mismo sitio donde su hija murió, para que fuese enterrada en él. *Blak* presenció el enterramiento y se quedó aquí. No hubo forma de alejarle, de ninguna manera.

Entonces los padres de la inolvidable señorita dispusieron que el perro viviese aquí y que yo estuviera á su cuidado, y aquí nos pasamos la vida, bien pagados y bien mantenidos, y *Blak* es dichoso. Pero ¡ay del que se acerque á ocho ó diez metros de la tumba! *Blak* le devoraría, y el año pasado casi hizo pedazos á un francés que se empeñó en verlo que ahí había!

—Y los padres de la muerta... ¿vienen todos los años?...

—El primer año vinieron y estuvieron dos meses; el segundo vinieron y estuvieron un mes. El tercero, ocho días... Desde hace dos años no vienen, me escriben una larga carta y me envían dinero para todo el año.

—El único fiel es el perro, ¿verdad? —Oh, *Blak* acabará sus días aquí, ¡no tenga usted duda!

Tomamos el té, volvió el hermoso animal, se sentó á nuestro lado, y pasamos juntos la tarde.

Y al volverme abajo, al hotel donde debía pasar la noche, me quedé contemplando la altura donde quedaba el único representante de la fidelidad desinteresada.

R. Blasco.

ATENEO

El próximo curso.

Presidida por el Sr. Labra se ha reunido la Mesa directiva de la Sección de Ciencias históricas del Ateneo para trazar el programa del próximo curso académico, que comenzará dentro de la segunda quincena del mes de Octubre.

Será objeto preferente de sus trabajos la obra de Cádiz de 1812. La Constitución de aquella fecha será explicada por distintos profesores en seis conferencias públicas. Luego será materia de otras conferencias especiales: la abolición de la milicia de Indios; la de la Inquisición; el primer presupuesto constitucional; la cuestión de América; la creación de la Orden militar de San Fernando; la acción conjunta de España, Portugal, Inglaterra y América en la guerra de la Independencia; el régimen provincial y la creación del Tribunal Supremo de Justicia.

La Sección proyecta celebrar una gran velada y una manifestación en Madrid, conmemorando la promulgación de la Constitución de Cádiz, que tuvo efecto el 19 de Marzo de 1812.

Tomarán mayor viveza los debates y las informaciones con motivo de Memorias

presentadas al efecto por el vicepresidente de la Sección, Sr. Elorrieta, y por los secretarios de la misma, señores Balda, Pacheco, Morales, Alvarez del Bayo y Labra (hijo). Estas Memorias versarán: sobre la influencia de la emigración de América en el derecho y la economía del Mundo moderno; sobre la reconstitución de la nacionalidad española; sobre sus elementos históricos positivos respecto de la historia del derecho de Asociación; sobre la evolución histórica de los impuestos directos y los últimos programas ingleses, y sobre el establecimiento y evolución de las Repúblicas hispano-americanas á partir de 1816.

Con o siempre, el Ateneo invitará á tomar parte en las conferencias y los debates á personas caracterizadas de España y Portugal; con absoluta libertad para todas las opiniones políticas y religiosas.

Instrucción Pública

Se nombra á D. Federico Martínez, fuera de concurso, maestro de Jaén.

Idem á doña Concepción Fagoaga, idem, de Alcaira (Valencia).

Se declara que los maestros ascendidos al sueldo de 825 pesetas, por el censo de población, se hallan comprendidos en el art. 3.º del Real decreto de 3 de Junio de 1910.

Se resuelven de conformidad con el Consejo los expedientes de D. Rafael Alvarez, don Leopoldo Pedreira, doña Teresa Gascón, doña Justina Leopot, D. Benjamín B. Sancho, doña Concepción Planes, doña Adelaida Simón, doña Clotilde Morales, doña Josefa morales y doña Encarnación Petiola.

Se encarga al rector de Oviedo, la organización de aquellas colonias escolares á las que se subvenciona con 2.000 pesetas á cada una de las de la capital; con 800, á las de Laviana y con 6.000 á la de Arbas, de nueva creación.

Serán dirigidas unas y otras por D. Adolfo F. Villaverde, D. José F. Villaverde, doña Cándida del Busto, doña Clemencia del Busto, doña María de los Dolores Palacios y doña Amparo Fenés Muela.

EL CÓLERA EN MARSELLA

Paris.

En las informaciones directas de Marsella se declara que, además de los casos conocidos, ha ocurrido otro, del que ha sido víctima un joven estudiante, que murió con tales síntomas que se pudo diagnosticar de cólera el padecimiento.

Los cónsules de España é Italia dieron cuenta del caso á sus Gobiernos respectivos.

Probablemente se declarará oficialmente contaminado el puerto de Marsella, y los barcos que zarpen de él habrán de sufrir cuarentena.

Información de Marina

Movimiento de buques.

Salieron: De los caños de la Carraca, el «Lobo». De Cádiz, el «Concha».

Entraron: En Sanlúcar, continuando para Sevilla, los torpederos franceses números 269, 270 y 181.

Fondearon: En Cartagena, el «Temerario». En Santander, el «Regente».

Salieron: De la Carraca, el «Proserpina». De Cádiz, el «Proserpina».

Fondearon: En Sevilla, los torpederos franceses números 269, 270 y 181, procedentes de Vigo.

Saló: De Huelva, el torpedero núm. 15.

Reales órdenes.

Concediendo dos meses de licencia reglamentaria al primer médico D. Fernando Ferratges.

Disponiendo que el teniente de navío don Manuel Bastarache continúe agregado á la Jurisdicción de Marina en la corte.

Nombrendo segundo comandante del cañonero «Ponce de León» al teniente de navío D. Miguel Sagrera.

Nombrando al teniente de navío D. Juan de Miranda ayudante de la Comandancia de Las Palmas.

En la villa de Jalón (Alicante) ha fallecido el distinguido marino D. Emilio Flot. Durante su vida militar prestó grandes servicios á la Patria y fué un jefe querido de todos sus compañeros, un buen amigo y un perfecto caballero.

Descanse en paz y reciba su familia nuestro sentido pésame.

INFANTERÍA DE MARINA

Un nuevo batallón en pie de guerra

En el cuartel de San Carlos, de San Fernando (Cádiz), ha sido organizado un nuevo batallón de Infantería de Marina.

Sus jefes y oficiales son los siguientes: Jefe, teniente coronel D. Miguel Vázquez y Perez de Vargas.

Comandantes: jefe del detall, D. Camilo Martínez; jefe de armas, D. Juan Ros.

Pertenece á la plana mayor: capitán ayudante, D. Andrés Sánchez Osaña; habilitado, D. José Pardo; cajero, D. José Terol; almacén, D. Leopoldo Rodríguez Rivera.

Teniente abanderado, D. Pedro Alcántara Soler.

Médico primero, D. Federico Torrecilla; segundo ídem, D. Francisco Loscertales.

Capellán, D. Gregorio Sánchez Vázquez. Músico mayor, D. Jerónimo Oliviera.

Practicante, D. Manuel Marqués del Valle, y armero, D. Enrique del Campo.

Cada compañía consta de unos 160 soldados, y son sus capitanes y tenientes los señores que siguen:

Primera compañía: capitán, D. Enrique Pérez Navarro; tenientes, D. José Neiras, don Antonio García Viñas, D. Miguel Jiménez Montero y D. Felipe Gutiérrez Sierra.

Segunda compañía: capitán, D. José Martínez de Galinsoga; tenientes, D. Rafael Granados, D. Nicolás Llobregat, D. Manuel Muñoz y D. José Núñez de Castro.

Tercera compañía: capitán, D. Francisco Ariza Quintana; tenientes, D. Fernando Casares, D. Francisco Naranj, D. Justo Crespo y D. José Gómez Imaz.

Cuarta compañía: capitán, D. Juan Díaz Vidal; tenientes, D. Antonio Vélez, D. Luis Sanz de Andino, D. Carlos del Corral, don Julio Pastor, y agregado, D. José Samper.

EXPOSICION DE ARTE DECORATIVO

Ayer se verificó en el pabellón del Círculo de Bellas Artes, del Rastro, donde esta interesante Exposición se celebra, el escrutinio de la votación pública para adjudicar la medalla de oro, resultando triunfante en nutridísima votación y por gran mayoría el Sr. Granda Buyla, por su bellísima instalación de orfebrería, talla en madera y pintura mural decorativa.

Han obtenido también gran número de votos el ceramista Daniel Zuloaga, las esculturas decorativas de Mariano Benlliure y de Blay, los bronceos de Herráiz, los muebles de Lizárraga, la instalación de loza talaverana y los tapices de la fábrica real.

El acto, al que asistió una distinguida concurrencia, fué presidido por el presidente del Círculo, D. Alberto Agullera.

Desde el día de hoy, la Exposición será visitada por los centros obreros y educativos de Madrid.

El día 24, á las siete de la tarde, dará una interesante conferencia sobre el tema «Artes suntuarias en Madrid» el notable artista Sr. Artja.

La Exposición será clausurada el día 25.

Curiosidades

Los médicos y el Emperador chino.

El médico francés doctor Matignon, que ha pasado largo tiempo en China, cuenta en un libro que publicó hace poco una graciosa anécdota referente á sus compañeros de profesión en el celeste Imperio.

Un Emperador chino, que aborrecía á los médicos, les obligó á poner de noche en la puerta de su casa tantos faroles encendidos como clientes habían perdido en el año, y no hay que decir que el gasto del alumbrado era respetable, especialmente en época de epidemia.

Pero al cabo de algún tiempo el Emperador enfermó y se puso tan grave que una noche resolvió recurrir al arte desdénado y á los galenos perseguidos. A fin de ponerse en manos del mejor médico de la capital, ordenó que los mandarines de confianza recorriesen todos los barrios de la población y trajesen á palacio al médico que, naturalmente, tuviese menos faroles encendidos en la puerta. Uno de los emisarios descubrió, «rara avis», una casa ante la cual sólo lucían tres farolillos, y en seguida despertó al médico, que dormía tranquilamente, y lo llevó corriendo á palacio, lleno de satisfacción el mandarín por el raro hallazgo.

Cuando el doctor se halló en presencia del emperador, éste, que ya estaba en antecedentes acerca del poco alumbrado del galeno, le dijo:

—Debes de ser un hombre muy sabio para tener tan pocos faroles en tu casa. ¿Cuánto tiempo llevas ejerciendo? ¿Cuándo empezaste á curar enfermos?

Y el interrogado respondió con una profunda reverencia:

—¡Esta mañana, agosto hijo del cielo!

La cruz de nieve.

Las montañas Rocosas, en la América del Norte, constituyen una de las cordilleras más admirables del mundo, no sólo por su extensión y altura, sino por las numerosas maravillas naturales que, en forma de misteriosos valles, pintorescos picos ó inaccesibles barrancos, ó cañones, como les llaman en el país, en ellas se encuentran á cada paso.

Una de estas maravillas es el pico de la Santa Cruz, así bautizado por los antiguos misioneros españoles por una inmensa cruz blanca que en él se destaca.

Esta cruz está formada por dos profundas grietas, en cuyo fondo se depositan las nieves eternas.

Tan curioso espectáculo no es siempre visible para el viajero, por hallarse con frecuencia la cima envuelta en espesas nubes.

BOLSA DE MADRID

(COTIZACIÓN OFICIAL COMPARADA)

VALORES PUBLICOS	DIA 20	DIA 21
4 por 100 perpetuo Interior.		
Fin corriente.....	00 00	00 00
Fin próximo.....	00 00	00 00
Al contado.		
Serie F de 50.000 ptas. nominales	84 15	84 15
» E de 25.000 »	84 20	84 20
» D de 12.500 »	84 30	84 40
» C de 5.000 »	84 65	84 70
» B de 2.500 »	84 80	84 85
» A de 500 »	85 15	85 25
» G y H de 100 y 200 nominales.	00 00	86 50
En diferentes series.....	00 00	00 00
4 por 100 amortizable.		
Serie E de 25.000 ptas. nominales.	93 50	00 00
» D de 12.500 »	93 50	00 00
» C de 5.000 »	93 60	93 50
» B de 2.500 »	93 60	00 00
» A de 500 »	93 60	93 50
En diferentes series.....	00 00	93 50
5 por 100 amortizable.		
Serie F de 50.000 ptas. nominales.	000 00	102 00
» E de 25.000 »	101 80	102 00
» D de 12.500 »	101 85	102 00
» C de 5.000 »	101 00	102 00
» B de 2.500 »	101 05	102 00
» A de 500 »	102 00	102 15
En diferentes series.....	201 00	101 95
Bancos y Sociedades.		
Cédulas hipotecarias al 4 por 100.	102 40	102 30
Acciones del Banco de España.....	450 00	440 00
Idem de la Comp.ª A. de Tabaco.....	311 00	000 00
Idem del Banco Hipotecario.....	256 00	000 00
Idem del de Castilla.....	000 00	000 00
Idem del Hispano-americano.....	000 00	000 00
Idem del Español de crédito.....	119 50	000 00
Idem del del Río del a Plata.....	502 00	502 00
Idem del Central Mexicano.....	000 00	000 00
Azucareras preferentes.....	45 00	45 75
Idem ordinarias.....	00 00	00 00
Idem obligaciones.....	00 00	00 00
Otros valores.		
Compañía General Madrileña de Electricidad.....	00 00	00 00
Sociedad Eléctrica de Chamberi.....	00 00	00 00
Idem Id. Id. obligaciones.....	00 00	00 00
Electricidad Media de Madrid.....	00 00	00 00
Compañía Peninsular de Teléfonos.....	00 00	00 00
Canal de Isabel II.....	00 00	00 00
Construcciones metálicas.....	00 00	00 00
Ferrocarril de Valladolid á Ariza.....	106 00	00 00
Unión de Explosivos.....	281 00	000 00
Obligaciones Diputación provincial.....	00 00	000 00
Sociedad Editorial de España.....	00 00	000 00
Fundador.....	000 00	000 00
Idem Id. Id.—Ordinarias.....	000 00	000 00
Compañía Madrileña de Urbanización.....	000 00	000 00
Ayuntamiento de Madrid.		
Obligaciones de 250 pesetas.....	00 00	00 00
Idem de Erianger y Compañía.....	00 00	00 00
Idem por resultados.....	86 00	85 00
Idem por expropiaciones del interior.....	02 50	00 00
Idem Id. en el ensanche.....	00 00	92 50
Cambios sobre el Extranjero		
Paris, á la vista.....	00 00	8 35
Londres, á la vista.....	00 00	27 27

Boletín religioso

Santa María Magdalena. Esta insigne Santa, figura saliente en la historia de los primeros del Cristianismo, fué llamada Magdalena por el castillo de Magdalo, posesión suya. Era hermana de Lázaro el Resucitado y de María. Habiendo hecho una vida, no precisamente licenciosa, sino alegre y mundana, se convirtió al conocer á Nuestro Señor Jesucristo. Lloró sus culpas y las enmendó con grandes virtudes.

Estuvo al pie de la Cruz y acompañó á la Santísima Virgen. Vió al Salvador recién resucitado, y algún tiempo después, en compañía de sus hermanos, naufragó en las costas de Marsella, donde, salvados de las aguas, habitó Lázaro fué obispo de esta ciudad, y Magdalena, llena de años y virtudes, murió en Platón y Teófilo, mártires; Cirilo Antioqueno, obispo, y Darío, presbítero. Santa Sindica. Santo español: Ato de Oña, 1042.



Pippermint

TÓNICO, REPRÉSANT, DIGESTIVO Y DE SPORT

EL PIPPERMINT está recomendada por los más eminentes médicos como anti-cólico.

REC Freres Revel (France)

Casa fundada en 1796

El cartel para hoy

COMICO.—(Ultima semana).—A las 8 y 11/2 (doble), Gente menuda.

COLISEO IMPERIAL.—De 6 1/2 á 9 1/2 á 12 1/4, secciones continuas de películas últimas novedades de las principales casas de Europa y America.

POLO NORTE.—(Puerta de Atocha).—A las 8 1/4 y 10 1/4 secciones de películas. Concierto por la banda de Cazadores de Figueras. Cafe, cervicería y helados.

BENAVENTE.—De 6 á 12 1/4, sección continua de cinematógrafo. Novedad y estrenos.

ROMEA.—Secciones desde las 6 1/2, 8 1/2 de cinematógrafo; Despedida de Petri Servia.—Cambio diario de películas.

TRIANON PALACE (Alcalá 60).—Todos los días culto, variado y elegante espectáculo.—A las 7 1/2, gran moda especial para familias; á las 9 3/4, 10 1/2 y 11 1/2 éxito de los Valencianos; extraordinario de Mlle. Myrtilis, dansouee mime; Luisa Vigue, bailarina transformación y grandioso Ballet Trio, zombro ó mono? y la Goya, cancionista típica. Películas nuevas todos los días.

LATINA.—A las 6 El suplico de Tantaló y La estrella de Andalucía.—A las 7 y 11/2 El órgano de las señoras.—A las 8 La tragedia de Pierrot.—A las 10, Madrid alegre y La estrella de Andalucía.—A las 11 y 11/2 Madrid alegre.

TEATRO NUEVO.—Desde las 7 de la tarde grandes atracciones; grandes éxitos. de Isabel Flandes danzas orientales Carmen Ibáñez con la pulga; hermosa Blanca de León A las 11 1/2, sección especial de moda.

CIUDAD LINEAL.—Kursaal.—A las 11 noche—continuación de las luchas grecoromanas.—A las 10 Grandes novedades de variedades.

A las 6 1/2 de la tarde Sección especial para señoras y niños.—Máquina voladora, conciertos, cinematógrafo al aire libre, carrous sel, restaurant, tobogan, pin-pan-pun, billares etc.

PARISIANA.—A las 10 de la noche, gran cinematógrafo, sensacional programa de películas; la Santiaguillo, Villita, Adela Cubas, Hermanas Borrull: el célebre imitador de estrellas Follers y el cuadro gitano Mirandó á la Alhambra que toma parte Julia Mesa, y todas sus atracciones. Banda de cingars.

RECREO DEL BOULEVARD.—Secciones diarias de cinematógrafo y variedades Juiliano y otros artistas.

MADRILENO.—Grandes secciones de cinematógrafo y variedades.—A las Papill, cultural Yacostas, Ruiz Paris, Dorita, Sepprano, Yaby, Warlet, y seis más.

SALON MADRID.—De 7 á 8 1/2 Sección continua de cinematógrafo.

GAY PARK (Avenida de la plaza de Torres).—A las 9 1/2 cinematógrafo, tobogan, y teatro, que debutarán la Estrella de Andalucía la tiradora Mary and Tomas y los excéntricos musicales Davino et Pettit's. Concierto por orquesta. Grandes atracciones. Restaurant.

RECREO DE LA CASTELLANA (Jardines de la Infancia). Ayala, 3 (entre Serrano y Paseo de la Castellana).—Roller-Skating.—American-biograph.—Conciertos.—Paseo circular.—Carrousel salud.—Atracciones y bar. BRASAT 33 Tarde, de 5 á 8; noche, á las 9 1/2 los viernes, moda.

Imprenta de EL PORVENIR
Martínez de Velasco y Compañía
Pizarro, 15.—MADRID

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 miércoles; 6 sea: 4 enero, 1 febrero, 1 y 29 marzo, 26 abril, 24 mayo, 21 junio, 19 julio, 16 agosto, 13 septiembre, 11 octubre, 8 noviembre y 6 diciembre, directamente para Génova, Por-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, 6 sea: 24 enero, 21 febrero, 21 marzo, 18 abril, 16 mayo, 13 junio, 11 julio, 8 agosto, 5 septiembre, 3 y 31 octubre, 28 noviembre y 26 diciembre, haciendo las mismas escalas que a 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 puertos del Pacífico, con trasbordo en puerto Méjico, así como para Tampico, con trasbordo 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 Sabánilla 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, Caripano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

LINEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual saliendo 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 7, 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, FERNANDOPOO

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 4, de Alicante el 4 y de Cádiz el 7, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, y puertos de la Costa occidental de África. Regresando de Fernando Poo el 2 haciendo las escalas de Canarias y de la Península indizadas en el viaje de ida. Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a 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 a 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 MEXICO

Servicio mensual a 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 Costanfirme 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.

Manual de las Pensiones

De Viudedad y Orfandad que corresponden a las familias de Generales, Jefes Oficiales del Ejército, por D. Fernando Savall, teniente auditor de Guerra de primera clase, abogado fiscal del Consejo Supremo de Guerra y Marina.

Contiene la legislación vigente, con la jurisprudencia sentada por dicho alto Tribunal y por el de lo Contencioso Administrativo; formularios y un apéndice. 5 pesetas. En provincias, 5,50, franco y certificado.



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 operan con esquinillo-medallón que se puede abrir y poner la fotografía que se quiera como recuerdo.

Caja de acero azulado, samplano; 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 franquico.

THIERRY.—GRAN RELOJERIA DE PARIS 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 ESPAÑO



Compañía de seguros reunidos

CAPITAL SOCIAL

12.000.000 millones de pesetas efectivas

Completamente desembolado.

Agencias en todas las provincias de España, Francia y Portugal

46 años de existencia

Seguros sobre la vida y Seguros contra incendios

Alcalá, 43.—OFICINAS: Caballero de Graeta, 60.

CLASES PASIVAS

Se paga á todos el día número de cada mes

Comisión UNO POR CIENTO

Se aceptan poderes

ANTONIO POBLETE

MADRID

HORAS

CALLE DE GARRANZA, 16, 2.ª DOHA.

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:

EDUARDO SCHILLING, S en Cta.

Madrid: calle de Alcalá, 14.
Barcelona: calle de Eurnando VII, 5.
Valencia: calle de París y Valero, 13.

VENTA A PLAZOS

Se concede al personal de la Guardia civil y Carabineros, y á los señores Jefes y Oficiales del Ejército y de la Armada.

Consiste dicha venta en tejidos, géneros de punto, lencería, paños de uniforme y confección de trajes de paisano.

Impermeables. Últimas novedades en Camisería, Guantes, Calzados de lujo y económicos. Blusas, Mantones de Manila y de Crespón. Pañolería. Velos y mantillas de blondá y Chantilly.

Casa la más importante y acreditada.

Precios de fábrica, sostenidos siempre al 25 por 100 más baratos que en las tiendas y almacenes.

Pídase el nuevo CATALOGO ILUSTRADO de la temporada de verano, á la

Casa M. Alvarez Garcillán

Madrid.—FARMACIA, 6, principales.—Apartado de Correos, núm. 329



Pistola de guerra

SISTEMA SCHOUBOE
Modelo 1910.—Automático.

CALIBRE 11,35 mm.

Condiciones ventajosas de adquisición para los señores Oficiales que las pidan en colectividad por conducto de sus Jefes.

Representante en España: D. Francisco Pérez Fernández, militar retirado, Madrid, Cruz, 23, Academia Cívico Militar.



Contiene la mejor leche de vaca

Alimento completo para niños, personas débiles y convalecientes

Precio único: Ptas 1,75 el bote

En todas las Farmacias

GRANDES ALMACENES

“EL SIGLO,”

Los mayores y más importantes de España

Conde, Puerto y C.

BARCELONA

Precio fijo

Ventas al contado

Rambla de los Estudios, 5 y 7

Calle Xuclá, 10, 12 y 14

Plaza Buensuceso, 1

VINO y JARABE

DUSART

al Lactofosfato de Cal

EL JARABE DE DUSART se prescribe á las nodrizas durante la lactancia, á los niños para fortalecerlos y desarrollarlos, así como EL VINO DE DUSART se receta en la Anemia, en los colores pálidos de las jóvenes, y á las madres durante el embarazo.

Depósito en todas las Farmacias.



Regulariza el flujo mensual, corta los retrasos y supresiones así como los dolores y cólicos que suelen coincidir con las épocas.

En todas las Farmacias

SALUD DE LAS SENORAS



La pureza de la PEPTONA CHAPOTEAU la ha hecho adoptar por el INSTITUTO PASTEUR

VINO DE PEPTONA de CHAPOTEAU

Contiene la carne de vaca digerida por la pepsina. Se recomienda en las enfermedades del estómago, las digestiones penibles y la insuficiencia de alimentación. Con él se nutre á los Anémicos, los Convalecientes, los Tísicos, los Ancianos y á toda persona desganada, á la que repugnan los alimentos ó no puede soportarlos.

PARIS, 9, rue Vivienne, y en todas las Farmacias