

NÚMERO DEL DÍA, 5 CÉNTIMOS

Precios de suscripción

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

Tarifa de anuncios

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

NÚMERO ATRASADO, 15 CÉNTIMOS



EL EJÉRCITO Y ARMADA

DIARIO DEFENSOR DE SUS CLASES ACTIVAS Y PASIVAS

Fundador y Director: Don Clodoaldo Piñal

Imprenta de Ejército y Armada

Redacción y Administración
 Alcalá, 25 (antes 19 duplicado), 3.
 APARTADO NÚM. 438

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



Este periódico no está subvencionado por el Ministerio de la Guerra, ni por el de la Marina, ni por el de la Gobernación, ni por ninguno. Este periódico no quiere vivir envilecido y humillado. Vive honrada y dignamente de la suscripción.

MAQUINISTAS DE LA ARMADA

Dos lamentables errores de su vigente Reglamento, que urge subsanar.

Como es sabido, el dignísimo señor ministro de Marina, con una diligencia que mucho le enaltece y una oportunidad que no será jamás bastante aplaudida, se ha servido disponer el nombramiento de una Junta que, presidida por el ilustre capitán de navío D. Angel Miranda Codorniu, estudie y proponga un nuevo Reglamento para el Cuerpo de maquinistas, estableciendo categorías, retribuciones, derechos y deberes.

El prestigio de las personas que componen esa Junta, todas ellas de gran predicamento en la Marina, es, a no dudarlo, prenda segura de que en la ocasión actual, dando de lado prejuicios y rutinas, ha de reglamentarse el Cuerpo de referencia sobre una base amplia y científica, sin regateo de emolumentos y de prestigios que valimientos un día y otro contrastados de ese Cuerpo abonan rotundamente.

Queremos creer, pues, que para personal tan sufrido de la Marina ha sonado la hora en que, de una vez para siempre, van a ser obviados dualismos absurdos, cual el que supone ser y no ser a un tiempo militar, según convenga, y el de que dos empleos distintos de ascenso correlativo, tercer maquinista y segundo ídem, disfruten de una misma y única equiparación humilde de sargento.

Y creemos también de buena fe que, por virtud de la reglamentación que se avecina, no ha de continuar siendo, como hasta aquí lo ha sido, límite de las aspiraciones para la casi totalidad de los maquinistas subalternos el empleo modesto de primer maquinista con pobres cincuenta duros retribuido nada más, sino que, respondiendo á elementales principios de justicia y equidad, ha de ser decretada la creación, por encima de tal empleo, de algún otro de categoría mayor y sueldo más en armonía con la carestía actual de los medios de vida.

Se evitará así el que primeros maquinistas con más de veinte años en el empleo pasen por la amargura de ver que se les retira del servicio, viejos, cansados, inútiles para todo trabajo serio, poniéndoles en las manos un retro mezuquino.

Lejos de nuestro ánimo el propósito de señalar derroteros á seguir, concretando el número y calidad de las reformas de que precisa ser integrado con

urgencia el Cuerpo de maquinistas; pero cualquiera sea el criterio de la Junta aludida respecto de los particulares que acabamos de esbozar, nos resistimos á creer difera esencialmente del nuestro. Porque, en efecto, no es admisible en terreno alguno, ni lo más á propósito dentro de la milicia para mantener incólume la satisfacción interior de que nos hablan las Ordenanzas, el servir un empleo doce ó catorce años, cuando menos, cual á los terceros maquinistas les acontece, y encontrarse después con que al ascender á otro superior inmediato no se consigue acrecentar en un ápice la categoría ostentada. Eso, á la verdad, aunque otra cosa parezca, no es ascender; eso es, simplemente, adquirir derecho á una indemnización en metálico (de veinticuatro pesetas en el caso que nos ocupa), por años de servicio devengados.

Acabamos de afirmar que para la casi totalidad del Cuerpo subalterno de maquinistas el límite de las aspiraciones, en lo moral y económico, está restringido por la posesión del empleo de primer maquinista con cincuenta duros mensuales. Nuestra aseveración reclama una comprobación categórica que vamos á explicar.

Hala aquí: El Cuerpo de maquinistas, Cuerpo auxiliar del Cuerpo general, aunque Cuerpo único, está integrado de tres distintas clases de personal: aprendices de maquinista, clase desheredada, humilde, mermada hoy en la cuantía de que ya nos hemos hecho eco en artículos anteriores y retribuida con *setenta y cinco* pesetas mensuales por todo emolumento; maquinistas subalternos, primeros, segundos y terceros, con 237,50, 174 y 150, respectivamente, deducidos, descuentos, y maquinistas oficiales (mayores de primera y de segunda) y jefes maquinistas, con 356,25, 308,75 y 412,50, deducidos también descuentos.

Para exaltarse de una clase á la otra, de aprendiz de maquinista á maquinista subalterno, y de éste á maquinista mayor, no existe otro expediente ni otra puerta de acceso que la estrecha del *examen de oposición*. La antigüedad acreditada, contra lo que es corriente en todos los Cuerpos, nada vale y significa en éste.

Se ve, pues, que el seguir la carrera de maquinista en la Armada hasta alcanzar la meta supone tres etapas distintas que recorrer, eslabones de una misma cadena que cobrar, peñaños de una misma escalera que subir ó vallas que montar de un cercado único.

De aquí el que algunos aprendices de maquinista no hayan llegado nunca á maquinistas, y que muchos otros hallasen más lucrativo y expedito el consagrarse definitivamente á la navegación mercante. Y de aquí, también, que la

mayoría de los maquinistas subalternos, por grandemente que lo deseen y grandemente que batallen por conseguirlo, están irremisiblemente condenados á no ser en la vida maquinistas oficiales, á no pasar en la vida de maquinistas subalternos. Que el montar la primera categoría supone, entre otras cosas, el ineludible cumplimiento de los requisitos siguientes: ser primer maquinista con tres años de embarco y cursar en la llamada Escuela del Cuerpo otros dos de estudios especiales, nada elementales por cierto, para adquirir el derecho de poder disputar en refido examen de oposición una plaza de mayor maquinista de segunda clase, cuando place al Gobierno el proveerlas.

Y si se advierte que en estos ajetreos tienen que andar metidos hombres de cuarenta y cinco años por lo menos, y que no á todos los maquinistas les es dable el poder sufragar los gastos consiguientes á la estancia en Ferrol los dos años que dejamos se invierten en cursar los estudios de referencia, bien se echará de ver, sin mucho esfuerzo del discurso, que aun sin tener en cuenta que las vacantes de mayores maquinistas de segunda clase son en número limitadísimo (una ó dos por año muy en breve), tienen que ser los menos (una *décima* parte calculando por alto) los que en el Cuerpo subalterno que nos ocupa puedan soñar con porvenir más halagüeño que el representado por el reiteradamente aludido empleo de primer maquinista.

Resumiendo: que es de necesidad penitencia, en la organización actual de maquinistas de la Armada, subsanar dos errores, dos tremendas injusticias: la identidad de equiparación militar existente entre dos empleos distintos de ascenso correlativo (tercer maquinista y segundo ídem), y la limitación de aspiraciones en el empleo de primer maquinista para las *nueve décimas* partes de esa Corporación benemérita, importante como la que más, y como la que más necesaria é ilustrada.

Son dos defectos esos del Reglamento vigente de maquinistas de bulto tal, que invitan á bien amargas reflexiones en todo aquel que de ellos se percate. Por eso el caballero general Ochando, cuyo afecto por las clases humildes de la milicia es manifiesto, ha querido coherenstarlos adicionando al proyecto de ley de plantillas para la Armada una enmienda en que se interesa para los terceros, segundos y primeros maquinistas, respectivamente, sueldos y categorías de primeros, mayores de segunda y mayores de primera contramaestres.

Repetimos que no queremos arrogarnos la facultad de concretar de cuáles reformas debe integrarse el Cuerpo de

maquinistas; pero preclándonos de conocer, cual nos preclamos, los males que aquejan á éstos, afirmamos, sin temor á vernos desmentidos, que, aparte los beneficios que para los mismos puedan derivarse del Reglamento en proyecto, una vez sea éste decretado, la aprobación inmediata y en todas sus partes de la enmienda suscripta por el bizarro general Ochando, noble, altruista y desinteresadamente, sería de una eficacia incontestable como remedio del momento.

Es presumible que también opinen con nosotros los propios interesados, ya que sintiendo, como no podían por menos, una veneración profunda hacia el ilustre general, lealmente declaran que nadie como él, en menos tiempo, con menos ruido y más concisión acertó jamás á formular la triaca salvadora que dolencias ya endémicas en ellos vienen pidiendo á gritos.

Crucero.

Fiesta de Inválidos

Se hacen grandes preparativos para solemnizar en la parroquial iglesia de Santiago la función que para conmemorar la antigua fundación del venerado Cuerpo de Inválidos de la guerra se hará el día 18 del actual, á las once de la mañana.

En un principio, y hace bastantes años, se celebró tan simpática y patriótica función en la Iglesia de Atocha, y después de algunos años de suspensión, tuvo lugar en la Iglesia de los Servitas (plaza de San Nicolás); pero este año, teniendo en cuenta lo reducido del expresado sagrado recinto y la mucha y distinguida concurrencia que por la índole de la función y la circunstancia de venir ocupando la sagrada cátedra desde hace algunos años el artista de la palabra, D. Luis Calpena, acude á rendir tributo á esos heroicos soldados, el bizarro general del expresado Cuerpo, Sr. Aznar, ha dispuesto que el acto religioso se celebre en la expresada parroquia.

Oficiará en la misa el capellán de Inválidos D. Jesús Moreno, que tanto se distinguió en la campaña de Melilla en el combate del barranco del Lobo, por cuyo comportamiento fué recompensado con la cruz laureada de San Fernando.

El acto promete ser grandioso y digno del patriótico objeto á que se dedica.

No dejaremos de insistir una vez más, ya que de estos venerados soldados inválidos se trata, de que su sueldo se eleve á 125 pesetas mensuales, aparte del pago de las pensiones de cruces que cada uno tenga, y que se suprima esa inútil clase que para mayor instrucción y ascenso se creó, y que para nada ha de aprovechar á los que ya, por desgracia, no han de mandar tropas ni ejercer cargo oficial alguno.

Además, obligar á seguir cursos de estudios más ó menos difíciles á veteranos cuya salud está quebrantada, es hasta inhumano.

Al inválido hay que mantenerlo lo más po-

sible en salud y bienestar, como muestra viviente de los que se sacrificaron por la Patria y por el honor de las armas españolas. ¡Hurra por los Inválidos!

Fogoneros de la Armada

Oficio rudo y peligroso es este de fogonero, sea de buque de guerra ó mercante, para el ejercicio del cual es cualidad indispensable tener una naturaleza privilegiada, un vigor físico capaz de resistir muchas horas de constante y rudo trabajo, temperaturas elevadísimas y cambios notables de ellas.

Antes de que rigiera el actual reglamento de ingresos para esta benemérita clase, digna de las mayores consideraciones y de la mayor retribución posible, el ingreso se hacía por la clase de fogoneros de segunda, la cual tenía por misión el sacar carbón y arrimarlo á los hornos, extraer la ceniza y ayudar al fogonero propiamente dicho en todas sus faenas, para lo cual sirven todos los hombres acostumbrados á realizar trabajos rudos y constantes.

Dábaseles 60 pesetas mensuales además del vestuario, y acudían gentes del campo y mineros, de los cuales había algunos que al cumplir sus cuatro años de compromiso tomaban su licencia; pero otros, y eran los más, entre volver á dedicarse á las también rudas faenas del campo ó seguir en el servicio de segundos fogoneros, preferían éste.

Los que por su excesiva robustez, habilidad en el ejercicio, etc., sobresalían, se les nombraba fogoneros de primera sin examen, bastando la propuesta del maquinista más caracterizado de á bordo.

Tenían estos fogoneros de primera 75 pesetas de sueldo mensuales y se manifestaban relativamente satisfechos.

Entró luego el afán de las reformas y se acabó con los fogoneros, creando un sinnúmero de categorías y sueldos diferentes.

En la actualidad es condición precisa ingresar de aprendiz de fogonero, retribuyéndose con 30 pesetas mensuales, pudiendo ser ascendidos á fogoneros de segunda á los cuatro meses de servicio, con 50 pesetas al mes, y á fogoneros de primera al año, con 60 pesetas.

Los hombres de trabajo que se encuentran sin ocupación fija entraban de fogoneros de segunda, con 60 pesetas, las cuales les bastaban para atender al mantenimiento de su familia, dado que tenían su comida á bordo, y por lo tanto resolvían el problema de la vida, ínterin su salud se lo permitía; pero hoy con 30 pesetas no pueden atender á dicha obligación, y prefieren emigrar á ingresar como fogoneros, razón por la cual sólo aceptan el ingresar como tales fogoneros los marineros que al bajar á la máquina, en lugar de servir en cubierta y baterías como tales marineros, se denominan aprendices de fogonero y tie en la ventaja de las 30 pesetas; pero siempre con el ánimo de licenciarse por lo corto de la retribución.

Se licencian en su totalidad, ocupan sus puestos otros marineros, que se licencian de igual modo al cumplir, y se da ya el caso de que queden tan pocos fogoneros, que el mi-

ministro de Marina, preocupado con la falta de este indispensable personal, haya dispuesto que por los comandantes generales de los apostaderos se informe sobre las causas que motivan la escasez de dicho personal y medio de corregirlas.

Para nosotros es muy fácil tener fogoneros buenos.

Estúdiese y analíese el hecho de que las guardias de seis horas, soportando temperaturas de 50 grados, sin tener dónde descansar al acabarlas, haciéndoles lavar los pies al subir de calderas en una tina de agua fría para que no manchen la cubierta, haciéndoles bogar en los botes cuando por cualquier causa hay poco trabajo en las máquinas; que á las cuatro y media de la mañana se toca á diana, á las cinco se toma el café, y que terminado de tomar, baja el fogonero á la máquina hasta las doce y cuarto, que sube á comer; que á las dos vuelve á bajar al servicio de calderas, hasta las cinco y media, que vuelve á subir para comer, y esto el día franco de servicio, y se vendrá en conocimiento de que no es posible tener fogoneros.

Los sueldos son hasta de 135 pesetas mensuales y comida, con 200 pesetas para vestuario cada cuatro años; pero para esto han de llevar varias campañas.

Las guardias de doce de la noche á seis de la mañana son terribles, con la agravante de que, levantadas las camas á esta hora, no tienen los fogoneros dónde dormir ni descansar.

De veinticuatro horas del día y noche, están doce de servicio, cosa que resulta hasta inhumana, debiéndose reducir las guardias á dos por día, y de cuatro horas cada una.

Estudian los Centros de nuestra Marina estos servicios relacionados con el alma de la nave, que es la máquina, y se convencerán de la necesidad de modificar los reglamentos de modo que se conceda á todo el personal de máquinas, de maquinista á fogonero, más consideraciones y mayor retribución.

Cartilla militar de identidad

Por considerarla de gran interés insertamos la exposición y Real decreto creando la cartilla militar de identidad.

«Señor: La reglamentación de los transportes militares por vías férreas concediendo determinadas ventajas económicas nació del loable deseo de armonizar los sueldos con el constante movimiento que las exigencias de la vida militar moderna y las necesidades del servicio y particulares imponían á los generales, jefes y oficiales del Ejército, movimiento y necesidades que han aumentado considerablemente por la transformación que han sufrido los organismos militares.

Atento siempre el ministro que suscribe á satisfacer la aspiración sentida de facilitar los medios posibles para que los viajes, que siempre reportan positivas enseñanzas, puedan efectuarse rápida y económicamente, disminuyendo la expedición de numerosos pasaportes y armonizando á la par las necesidades del servicio con los intereses particulares de la oficialidad, cuyos sueldos sabido es son modestos, ha gestionado con decidido empeño cerca de las Compañías de ferrocarriles más importantes, en la imposibilidad de hacerlo en corto plazo con todas las de España, la concesión de notorias ventajas sobre lo existente en la actualidad, consiguiendo, por fin, de las del Norte, Madrid á Zaragoza y á Alicante, Andalucía, Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España, de Bobadilla á Algeciras y de Lorca á Baza, que para sus líneas se obtenga pasaje á tres céntimos y á dos céntimos y cuarto por kilómetro en primera y segunda clase, respectivamente, mediante la presentación en la expedición de billetes de un documento de identidad que reemplazará á los pasaportes ordinarios en los viajes para fines particulares.

Alentado por este lisonjero resultado, debido al patriotismo y desinterés de dichas Compañías, tan en favor de los institutos armados, y con la esperanza fundada de conseguir en breve plazo igual beneficio de las restantes Empresas de transportes, el ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid, 15 de Noviembre de 1911.

Real decreto.

«De acuerdo con mi Consejo de ministros y á propuesta del de la Guerra, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se crea una *cartera militar de identidad* personal, intransferible, para uso de los generales, jefes, oficiales y sus asimilados pertenecientes á las Escalas activas y de reserva retribuida del Ejército, y de los que teniendo consideraciones de oficial para viajar tienen también derecho á pasaporte, y de los retirados que conserven este mismo derecho.

Art. 2.º Además de sus efectos como documento de identidad, servirá, reemplazando á los actuales pasaportes,

para justificar ante las Empresas convalidadas el derecho de sus poseedores á efectuar viajes particulares, con arreglo á determinadas bases de percepción acordadas con aquéllas.

Art. 3.º Dichas bases constantes serán por kilómetro: de tres céntimos de peseta en 1.ª clase, y de dos céntimos y cuarto en 2.ª, por las líneas que explotan las Compañías de los ferrocarriles del Norte, Madrid á Zaragoza y á Alicante, Andalucía, Madrid á Cáceres y á Portugal y del Oeste de España, Bobadilla á Algeciras y Lorca á Baza, para los billetes que se expidan á cambio de valores presentados con la cartera.

Art. 4.º El ministro de la Guerra, de acuerdo con el de Hacienda y con las Empresas mencionadas, dictará las disposiciones necesarias para el cumplimiento de este Decreto, y continuará gestionando de las restantes entidades de transportes la aceptación del documento de que se trata, para viajar por sus líneas á precios reducidos.

Dado en Palacio á quince de Noviembre de mil novecientos once.—ALFONSO.—El ministro de la Guerra, *Agustín Luque.*»

El *Diario Oficial* publica una Real orden dirigida al capitán general Azcárraga, presidente de la Junta de recompensas.

Es la que sigue:

«Terminados los trabajos encomendados á la Junta que, bajo la presidencia de V. E., fué creada por Real orden de 7 de Febrero último (*Diario Oficial*, número 30) para estudiar y proponer las modificaciones convenientes en los reglamentos de recompensas en paz y en guerra de generales, jefes, oficiales y tropa, y en el de la Real y Militar Orden de San Fernando, el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer que quede disuelta, siendo asimismo la voluntad de Su Majestad que se den las gracias en su Real nombre á V. E., vocales y secretario por el celo y actividad con que han desempeñado su cometido.»

El Rey de Servia en París

París, 16.

A las tres de la tarde llegó á esta capital el Rey de Servia, siendo recibido en la estación por el presidente de la República, el Gobierno, las Mesas de las Cámaras, el Cuerpo diplomático y numerosas representaciones del elemento oficial.

En el andén se hallaba formado un batallón de la Guardia republicana.

Terminadas las presentaciones de rúbrica y revistas por el Soberano y M. Fallières las tropas que rendían honores, se formó la comitiva, encaminándose al Ministerio de Negocios Extranjeros, que es donde se alojará el Monarca durante su estancia en esta capital.

Cerraba la comitiva un regimiento de coceros.

Cubrían la carrera 20.000 soldados de todas las armas.

A las seis de la tarde se ha celebrado en el ministerio de Negocios Extranjeros una recepción en la que cumplimentó al rey de Servia todo el Cuerpo diplomático.

Por la noche Pedro I asistió á un banquete de gala que daba en su honor el presidente de la República.

Entre ambos jefes de Estado se cambiaron brindis muy expresivos por la prosperidad de ambos países.

DESPUÉS DEL MOTIN

Los sucesos de Las Palmas

Las Palmas, 16.

Se ha restablecido la tranquilidad material, pero reina grande excitación en todos los ánimos por el horroroso suceso que ha ensangrentado las calles de esta ciudad.

Los periódicos se publican con orias de luto y todos relatan los trágicos sucesos.

Inician suscripciones en favor de las viudas y huérfanos de las víctimas.

Hasta ahora son cinco los obreros muertos.

Algunos de los heridos están gravísimos. Al circular las primeras noticias por el interior de la isla, produjeron terrible impresión, apresurándose á venir á Las Palmas las familias de los obreros.

Entre los muertos y heridos los hay de Lanzarote y Fuerteventura.

El rumor público reconoce que fué imprudente la venta de los obreros y que ésta dió origen á la revuelta; pero se lamenta el rigor de la represión, que ha ensangrentado las calles, causando duelo general, y se cree millagroso el hecho de que no hubiera mayor número de muertos.

Los oficiales de la Guardia civil y otros testigos confirman que la agresión partió de los grupos.

En el Hospital de San Martín han fallecido,

á las ocho de la noche, próximamente, los obreros Juan Vergas Morales, de cuarenta y cuatro años, y Vicente Hernández Viera, de treinta y dos años.

Quedan seis heridos, que son: Antonio Lasa, de veintiséis años, herido de bala de revólver; Juan Pérez Cruz, de veintiocho años, con una herida grave de muser en la región axilar izquierda; Antonio Cardoso, de veinticinco años, herido en un muslo; José Ortega, de veinticuatro años, con herida de arma blanca en un brazo; José Feltú, obrero catalán, que tiene los pies magullados por los saballos, y Francisco Alonso, de catorce años, con herida de bala.

Otros heridos leves y contusos se ocultan en sus casas.

Los jueces de primera instancia y militar prosiguen activamente la instrucción de la sumaria.

Están acuarteladas las tropas.

Grupos de obreros, en actitud pacífica, acuden al hospital y al cementerio.

Breve reseña histórica de la Marina en la antigüedad

(Continuación.)

Sobre un obelisco de Tebas se esculpió uno de los más célebres combates que dieron las escuadras de aquel poderoso Rey en las costas del mar Rojo, y de allí está copiado un diseño que ofrece ya una regularidad sorprendente.

Los romanos, en cuanto tuvieron sus embarcaciones en un estado de regular adelanto, no trataron de averiguar si el arte de la construcción era susceptible de mejora.

Ellos vieron cubiertas sus necesidades, uzgando lo hasta allí inventado suficiente para hacerse dueños de los mares, como ya lo eran de la tierra, y sólo pensaron en mejorar la condición de los marinos, porque en los famosos tiempos del Imperio y los no menos célebres de la República, la gente de mar, si no eran en su totalidad forzados, contenía aquella porción de hombres que todas las sociedades rechazan de su seno.

De manera que aun para aumentar con la guerra el esplendor de la República sobre los mares, sólo á fuerza de trabajo se lograba guarnecer las embarcaciones con los *velites*, especie de tropa que en las famosas legiones combatían fuera de toda formación y que se componían de lo peor del Ejército. Para vencer esta repugnancia, cuando ya la Marina estaba organizada, se concedieron premios y franquicias á los que se prestaran á servir en ella; pero era tanta la preocupación en este punto, que fué preciso conceder sobre estas gracias otras mayores, por las cuales los marinos podían aspirar como tales á las primeras consideraciones y dignidades del Estado.

Es, sin embargo, indudable que en esta época la Marina había hecho ya notables progresos entre los antiguos. Si alguna duda quedase en esta parte, la desvanecerían completamente las noticias que nos han dejado los autores antiguos, entre ellos Dion y Plinio, acerca de la toma del puerto Brigantino, hoy Coruña, al terminarse el último siglo anterior á la Era cristiana.

Refieren ambos autores, y con ellos el Padre Mariana, aquel acontecimiento, y en su relato todos están conformes en que los naturales se sintieron sin dilación espantados de la grandeza de las naves romanas, con sus velas hinchadas por el viento, la altura de los mástiles y de las gavias, espectáculo extraordinario y maravilloso para aquellas gentes, acostumbradas á navegar con breaas pequeñas, cuya parte inferior armaban de medera ligera, llevando la parte más alta tejida de mimbres y cubierta de cueros para que no calase el agua.

Por lo demás, la Marina antigua llegó á su apogeo con la perfección de los trirremes, que fueron los barcos más generalizados entre los romanos, y como la fama de éstos se extendía por todo el mundo hasta entonces conocido, también sus investigaciones eran aceptadas y puestas en uso por las demás naciones. Algunas, sin embargo, prefirieron la colocación de los remeros en un solo piso, ya sobre cubierta ó bien entre los puentes, que también se inventaron para reservar lo que en las embarcaciones se llevaba antes á la intemperie.

Casi todos los autores que se han ocupado de la Marina afirman que la destrucción del Imperio romano fué causa de perderse completamente en nuestras costas el conocimiento de la navegación tal como se hacía antes de que los bárbaros se desparramaran por el continente.

Pasada esta época, y durante la dominación de los godos en España, se refieren algunas expediciones marítimas bajo los reinados de Wala y de Tendis, que tuvieron un éxito harto desgraciado.

Tal vez por respeto á la memoria de estos acontecimientos ó por los continuos temores que tenían fija su atención hacia la frontera de las Galias, los godos no volvieron á aventurar en mucho tiempo nuevas empresas por los mares, á no ser que como tal quisiera

contarse la toma de ciertas naves francesas que cruzaban por las costas de Galia, destinadas exclusivamente á licitas contrataciones.

En resumen: las noticias que nos han quedado sobre la construcción y manejo de las naves en tiempo de los godos son muy escasas. Sus leyes consignadas en el Fuero Juzgo nos ponen al corriente de las circunstancias más minuciosas de su organización civil, y no menos de la militar, que para ellos era casi la misma; pero no así con respecto á la naval, porque apenas levantaban los cimientos de este arte nuevo para los godos, se promulgó aquel estimable Código, y los que lo formaron ni conocían la ciencia naval ni podían, por lo tanto, aventurar sobre ella leyes algunas, sin exponerse á que fuesen desacertadas é inconvenientes.

Sin embargo, no legaremos al olvido algunas circunstancias que caracterizan el progreso marítimo de España en aquella época, puesto que además de los documentos inéditos que se custodian en el archivo de la Corona de Aragón, existen algunos diseños, que han pasado á la posteridad en los pergaminos, en las piedras monumentales y hasta en el cobre y en el hierro.

Fundados en ellos podemos decir que al decretar Sisebut el armamento de las primeras escuadras de guerra que conocieron los godos en su organización, las groseras naves que servían al comercio y á la comunicación de las costas apenas se parecían en nada á las de los romanos, puesto que sobre haber perdido mucho en su figura y construcción, no usaban más que un orden de remos ni más puentes que el piso natural y primitivo de la nave. Pero poco á poco las necesidades para el tránsito y la defensa se fueron acentuando de manera que, algunos años después de aquella ley marítima, y no mucho antes de la pérdida de España, esto es, en el reinado de Wamba, ya volvieron á conocerse, aunque toscos é incompletos, los puentes, y en los árboles ó mástiles aparecieron otra vez las velas de lienzo de forma cuadrada.

La invasión de los árabes en España transformó todos los usos y leyes existentes, al menos en gran parte de la Península, que inmediatamente dominaron; pero si se atiende al estado insignificante de la Marina gótica, no hay duda de que ésta recibió un nuevo y vigoroso impulso con este acontecimiento. Los bajeles árabes, poco diferentes de los que entonces usaban los españoles, se fueron perfeccionando con la preferente atención que desde el principio de su reinado les dispensó Abderrahmán, quien en poco tiempo equipó en Tortosa y Tarragona una numerosa escuadra, estableciendo *astilleros ó atarazanas* en Sevilla, Cartagena y Tortosa, y nombrando á *Tema-ben Amea-Aleama* almirante ó emir (amir-al-ma), bajo cuya dirección se construyeron nuevos y numerosos buques de los mayores que entonces surcaban los mares, valiéndose de modelos traídos de Constantinopla, y los establecieron en Tarragona, Almería, Almuñécar, Algeciras, Cádiz y Huelva, formando de esta suerte una gran Armada, que puso los puertos de la Península al abrigo de las excursiones africanas.

Los sucesores de Abderrahmán continuaron fomentando la Marina, hasta el punto de que llegó á considerarse tal importancia en la época de Abderrahmán III, que las escuadras hispano-árabes surcaban el Mediterráneo de un extremo á otro, sin tener enemigos que temer, y los Emperadores de Oriente, que fundaban en las escuadras su principal poderío, solicitaron su auxilio por medio de una Embejada, con objeto de hacer la guerra á los califas de Bagdad. Sin embargo de lo cual, de ningún adelanto son deudoras al pueblo árabe la construcción naval ni la navegación, que durante el período de su dominación en España permanecieron estacionarias y para las cuales no tenían disposición alguna, más dados á las Ciencias y á la Industria.

Debido á lo cual, y desde el siglo XI, perdió en España la Marina árabe la importancia adquirida en tiempo de los primeros Califas cordobeses, permaneciendo completamente olvidada hasta el siglo XII, en que comenzó á renacer en Cataluña, donde obtuvo gran incremento en años posteriores la Marina puramente española, hasta el punto de que ya en el siglo XIII, además de una numerosa Marina mercantil, figuraban entre sus buques de guerra los llamados *galiotas, saetias, gatos, balleneras, carracas, brigantines, tafuneyas, fustas, squiraos* y otras que se conservaron hasta el siglo XVI, y aun algunos, los brigantines, hasta nuestros días (1).

Se distinguieron y adelantaron en el arte náutico los catalanes, después de la invasión árabe, por ser ellos los primeros que en toda la Península recuperaron un territorio á propósito para empresas marítimas, y con la conquista de Barcelona y Tarragona supieron aprovecharse de las *atarazanas* construidas

(1) Omitimos la descripción de cada uno de estos barcos, por no hacer demasiado largo este artículo y porque pertenece ya, más que á la Historia, á la parte artística ó de construcción, á que hemos de consagrar otro artículo.

por los sarracenos en una y otra población.

El primer marino catalán es, sin duda alguna, el ilustre Ramón Berenguer III, quien con sus empresas consiguió colocar la Marina catalana á la altura de la de Venecia, Génova y Pisa.

Este príncipe organizó y dirigió la expedición á Mallorca, que partió en 1114 del puerto de San Feliú de Guixols y cuyos favorables resultados contribuyeron al mayor incremento del tráfico comercial y, como es consiguiente, al de la Marina.

Este mismo siglo cuenta, entre las empresas realizadas por los Condes de Barcelona, la expedición que auxilió á los castellanos en Almería y en la toma de Tortosa por las Armadas de genoveses y catalanes, título glorioso del insigne Ramón Berenguer IV.

También en este siglo tomaron gran incremento las expediciones que organizaron las Cruzadas y que contribuyeron en gran manera al desarrollo de la navegación.

El poder marítimo de la Monarquía castellana dióse á conocer de un modo ya respetable con motivo de la guerra con Aragón en tiempos del Rey D. Pedro I.

Los progresos que continuó haciendo la Marina en España merecen, por su importancia, capítulo separado; dando fin á este artículo, que, con las noticias ya señaladas, creemos ha llenado su objeto, que no ha sido otro que consignar algunos ligeros apuntes sobre la Marina en la antigüedad.

M. M.

Información de Guerra

Profesorado.

Se ha dispuesto que la clase de Equitación de la Academia de Infantería sea desempeñada por un capitán de Caballería, y que los de dicho empleo que aspiren á ocuparla promuevan la solicitud en el término de un mes.

Retiro.

Se ha concedido el retiro al coronel, capitán de Alabarderos, D. Miguel Salvador Ulloa.

Ayudante de campo.

Se nombra del general de brigada D. José Castañón al teniente coronel de Caballería don Manuel Jofre.

Residencia.

Se autoriza al general de división en reserva D. Miguel Mangano para fijar su residencia en esta corte.

Vuelta á activo.

Vuelve al servicio activo el teniente coronel de Caballería, de reemplazo, D. Fructuoso Hualde.

Firma de S. M.

Hoy ha firmado S. M. el Rey el nombramiento del coronel de Infantería D. Francisco Galarreta Caballero, para el mando del regimiento de Infantería de Gar: lano, núm. 45.

Sueldo.

Se concede el sueldo anual de 500 pesetas al músico mayor del regimiento Infantería de la Lealtad D. Pedro Iglesias Martín.

Baja.

Es baja en activo el médico provisional don Alberto Salgado.

EN MELILLA

Ataque á la nueva posición.—*Conferencia del general Aldave con el almirante.*

Melilla, 16.

Ayer fué hostilizada la nueva posición de Buxdar, recientemente ocupada por la brigada disciplinaria.

El fuego duró una hora próximamente, iniciándose á las siete y media de la tarde.

Por la noche, á las diez, reanudaron los tiros el tiroteo, que sostuvieron hasta las dos de la madrugada.

A consecuencia de los disparos de los moros agresores, resultaron muertos dos caballos, uno de ellos perteneciente al teniente Alonso.

El general Aldave ha estado hoy á bordo del acorazado «Pelayo», conferenciando con el almirante Santaló.

La situación en Portugal

Reapertura de Cortes.

Lisboa, 16.

Se ha verificado la reapertura del Parlamento y la presentación al mismo del nuevo Gobierno.

El presidente de éste, Sr. Vasconcelos, leyó en ambas Cámaras el Mensaje ministerial, que dice:

«Portugal, que sigue teniendo las neojeres relaciones con todas las Potencias está resuelto á mantener su tradicional política de alianza con Inglaterra y de amistad con las demás naciones, muy agradecido á una y otras por los testimonios de consideración y afecto que hace muy poco le dieron.

El Gobierno realizará una política radical.

mente anticlerical, si bien respetando, como es justo, todas las creencias, sean las que sean.

Urge poner en estudio varias leyes de suma importancia, principalmente para fijar clara y terminantemente la responsabilidad ministerial, impedir en absoluto la acumulación de cargos ó destinos públicos, hacer efectivas las incompatibilidades políticas, organizar sobre bases firmes nuestras posesiones de Ultramar, desde los puntos de vista político, administrativo y económico, codificar nuestra legislación administrativa y, por último, sentar reglas precisas para el ejercicio del derecho electoral.

Cuanto á las leyes existentes han de estudiarse algunas reclamaciones de orden jurídico formuladas contra ellas.

El Gobierno presentará dentro de poco al Congreso un proyecto de presupuestos, reflejo fiel, sin subterfugios ni artificios de ninguna clase, de la verdadera situación de la Hacienda pública.

Respecto á la defensa nacional demostrará el Gobierno al Parlamento que los recursos del Tesoro permiten mejorar en mucho nuestro material naval.

En lo que á las clases obreras atañe, se ocupará de ellas con preferencia el ministro de Fomento, teniendo en toda la posible cuenta sus reivindicaciones y haciendo cuanto de él dependa para regular las relaciones del trabajo con el capital.

Cuanto á las colonias, propondrá el ministro respectivo al Parlamento proyectos de los encaminados á regular la concesión de terrenos, y se hará una concienzuda y rigurosa revisión de los presupuestos de las mismas.

El deber que hoy incumbe al Gobierno de afianzar la obra realizada por la revolución ha de ser cumplido trabajando con tanto ahínco como entusiasmo en fomentar las energías productoras y por ende la riqueza del país.

Por ello llamamos hoy á cuantos estuvieran dispuestos ayer á sacrificar su vida en aras de la Patria para que vengan á cooperar con nosotros en esta suprema empresa de trabajo y concordia.

Las declaraciones del Gobierno han producido el mejor efecto en las Cámaras y en el país.

La guerra italo-turca

La escuadra italiana.—Déficit en Turquía. Roma, 16.

Anuncia un telegrama de Constantinopla que la escuadra italiana, formada por diez y ocho barcos, ha llegado á las Dardanelos y fondeó en Kumkalesi, á la entrada del Estrecho.

Se ignora si Kumkalesi ha sido bombardeado; lo que se sabe es que los italianos han cortado el cable entre las islas de Rodas y Lemnos.

Se asegura que el ministro de Hacienda de Turquía ha dimitido porque en la discusión parlamentaria de presupuestos se ha patentizado que el déficit del Tesoro asciende á 120 millones de francos.

Desde Tánger

La salud pública.—Campamento disuelto.—Justos elogios.—Los cabileños de Anyera. Tánger, 16.

Han regresado á esta población los individuos que estaban en observación en el campamento sanitario, el cual ha sido suprimido por acuerdo del Consejo sanitario en vista del buen estado de la salud pública.

Tribúnanse unánimes y merecidos aplausos al marqués de Villasinda, lo mismo como presidente del Consejo sanitario que como ministro de España, por su interés en pro de la salubridad y su paternal protección á los 35 españoles recluidos en el campamento.

En este último servicio prestó su entusiasta cooperación el vicecónsul, D. Jaime Montero, encargado del Consulado, que acudía diariamente á las cercanías del lazareto para proveer á nuestros compatriotas de cuanto les era necesario.

Estos muéstranse agradecidísimos y algunos me han rogado que lo haga público, en honor de dichos calosos funcionarios.

Con motivo de las divergencias entre los cabileños de Anyera y las autoridades locales, éstas han tenido que sostener un violento tiroteo con los anyerinos de la aldea de Hasana, que no quieren en modo alguno aceptar su yugo.

Una delegación que ha venido á Tánger, para avistarse con el marqués de Villasinda, le ha solicitado que interceda con el delegado jerifino á fin de que la tienda en sus justos deseos.

Por indicación del ministro de España, El Guebbas ha escrito para que venga una numerosa representación de aquellos cabileños y las autoridades que éstos rechazan y le expongan sus respectivas pretensiones. Prométele, además, resolver en justicia y derecho.

Créese que el delegado del Sultán reconocerá la razón que asiste á los cabileños, con cuyo acuerdo evitará que tome proporciones esta delicada cuestión.

Nuestros oficiales de la Armada en París

El director de la Escuela Superior de ingenieros navales en Francia envía la siguiente comunicación oficial relativa á los oficiales del Cuerpo general que siguen allí la carrera de ingenieros:

«Al comunicar á los señores oficiales españoles los resultados de sus trabajos, proyectos y preguntas del año transcurrido, así como de los exámenes verificados, el director cumple un deber y tiene el gusto de rendir homenaje á sus eminentes cualidades de alta inteligencia, celo infatigable y labor fecunda, siendo de ello los resultados brillante testimonio.

La media de las notas obtenidas es extremadamente alta, está próxima á 18, y, por tanto, no se necesitan comentarios. El director tiene el placer, de acuerdo con todos los profesores de la Escuela, de dirigir á los oficiales españoles la expresión sincera de una completa satisfacción y las felicitaciones más cordiales.

No cabe duda que el pasado responde del porvenir, y que el año próximo será tan brillante como el precedente, así como que los interesados continuarán haciendo honor á la Marina española, por una parte, y por otra á la Escuela que les ha contado entre sus alumnos.»

Noticias generales de Marina

Fragata «Sarmiento».

Ayer fondeó en Las Palmas la fragata escuela de guardias marinas argentinos «Sarmiento», que procedente de Málaga llegó sin novedad.

Cambió con la plaza los saludos correspondientes.

Visita.

Ha visitado las obras del puerto de Melilla el capitán general.

Vapor embarrancado.

El vapor alemán «Hercolia», á consecuencia del temporal reinante en la costa de Portugal, ha embarrancado en la barra del Duero.

Dicho buque llevaba cargamento de carbón.

El buque sufrió averías de consideración en sus fondos y su pérdida es segura.

La tripulación se salvó toda.

Nautragio.

En Alicante, José Remigio Rasp y su primo Vicente Casanova, alias «Churrero», se embarcaron el domingo por la tarde en el laúd «Quifales», que les prestó su propietario Vicente Samper, alias «El Tuerto», con objeto de pescar calamarsas.

El lunes apareció el laúd, sin tripulantes, en la costa de Campello. Una barca que pasó casualmente por el paraje donde se hallaba el «Quifales» lo recogió y lo trajo hasta la playa.

Por las averías que presentaba el laúd se supuso que se trataba de un naufragio é hicieron en seguida investigaciones en el paraje donde había sido encontrado, en busca de los tripulantes.

Las pesquisas resultaron infructuosas; pero ayer llegaron á Campello dos marineros de Alicante con el propósito de comprar lana, y al enseñárselos el barco abandonado lo reconocieron, manifestando que era el laúd «Quifales».

Ignórase lo forma en que se desarrolló la desgracia; es probable que una ráfaga hiciera zozobrar el laúd mientras los tripulantes se hallaban entretenidos en las faenas de la pesca.

La noticia del naufragio se ha sabido hoy en esta ciudad, habiendo producido penosa impresión.

Los padres de José Remigio vivían del producto del trabajo de su infeliz hijo.

Las autoridades de Marina han ordenado que se efectúen trabajos en averiguación del paradero de los naufragos.

Se ha iniciado una suscripción para el socorro de las víctimas.

Barco trancés.

El crucero acorazado «León Gambetta» salió de Tolón con rumbo á las costas de Siria, y regresando de este puerto al «Jules Ferry», que irá á Creta.

El plan naval de Italia.

Se asegura que el primer efecto de las operaciones marítimas italianas será el corso, concediendo patente á los buques mercantes que reúnan determinadas condiciones.

La parte de la escuadra italiana que se halla actualmente concentrada en el puerto de Tobruk se halla pronta á realizar incursiones en el archipiélago. Se halla á una distancia de la isla de Rhodes de 320 millas marítimas.

Los puntos que ocupará desde que se inicien las operaciones serán Mitilene, Chio y Lesbos.

Por no despertar inquietudes á su aliada Austria, Italia ha tenido la precaución de declarar la neutralidad de la isla de Samos, que es un punto de tránsito importante para el comercio austriaco con Oriente.

El punto de apoyo de la flota italiana será Rhodes.

Los puertos turcos de esas islas serán bloqueados, y las Aduanas turcas serán ocupadas por marineros italianos.

Si esas medidas no bastasen para obligar á Turquía á que aceptase en Tripolitania el nuevo estado de cosas creado por la expedición militar italiana, la escuadra italiana procederá al bloqueo de Smyrna, que será posible gracias á la debilidad del fuerte de Yenikaleh. De igual modo se procederá en Beyrouth.

Nada se hará en Salónica. Toda clase de razones políticas se oponen á que la acción italiana se salga de los límites anteriormente trazados.

Extranjero

Españoles premiados.

Roma.

España, Francia, Alemania, Inglaterra y los Estados Unidos se declararon espontáneamente fuera de concurso en la Exposición de Bellas Artes que se celebra en esta capital.

El Jurado ha considerado que las obras de los demás países no merecían los dos primeros premios de 50.000 liras y los dos segundos de 10.000, destinados á la pintura y escultura, y ha dividido estas cantidades en 10 premios de 10.000 y cinco de 4.000.

Los pintores españoles Zuloaga y Anglada han alcanzado, por unanimidad, dos premios de 10.000 liras.

Estado sanitario en Tánger.

Tánger.

A causa de las afortunadas gestiones del cónsul interino de España D. Jaime Montero, cerca del director de Sanidad de España, desde hoy se expide patente limpia á los barcos que van á los puertos españoles.

Las gestiones han sido secundadas por la Cámara de Comercio española y otros importantes elementos nacionales.

La medida ha causado gran regocijo.

En la Cámara francesa.

París.

La Cámara de los diputados ha aprobado, por 337 votos contra 232, el proyecto modificando su reglamento interior, especialmente en sentido de acortar la discusión de los presupuestos.

También quedó aprobada, por 360 votos contra 210, una proposición suprimiendo las listas de asistencia á las sesiones de los diputados.

Las carreras de caballos

Tercer día.

Con numerosa y distinguida concurrencia celebróse ayer el tercer día de carreras de caballos.

A la tribuna real asistieron los infantes D. Carlos y doña Luisa con sus hijos D. Alfonso y doña Isabel.

El resultado de la fiesta fué el siguiente:

Primera carrera.—«De ventas».—«Handicap» para caballos enteros, capones y yeguas de todas razas y categorías de tres años en adelante.

Premio, 1.000 pesetas.

Distancia, 1.600 metros.

Se presentan en la pista «Bellota», de don Pedro Aguilar; «Monarca III», de D. Fernando Primo de Rivera, é «Insurge», de D. M. J. Attias. Es retirado «Mystic-Lady».

Ganó «Bellota», que llevaba bandera española.

Las apuestas se pagaron á nueve pesetas por duro.

Tiempo, dos minutos y cinco segundos.

Segunda.—«Militar de vallas».—«Handicap» para caballos y yeguas de segunda y tercera categoría que corrieron en la carrera de «Vallas» del segundo día.

Premio, 750 pesetas (600 al primero y 150 al segundo).

Distancia, 2.000 metros, con ocho vallas.

Corrieron «Edipo», de D. Manuel Vallarino; «Horacio», de D. Eduardo del Rincón; «Gavilán», de D. Mariano Suárez, y «Ven-Ero», de D. Tomás Bargés.

Retiróse «Jerez».

Llegó á la meta en primer término «Ven-Ero», y en segundo «Horacio», montados por sus dueños.

Tiempo, dos minutos y cuarenta y cinco segundos.

Apuestas, 8,50 pesetas por duro.

Tercera.—«Militar de vallas».—Para caballos y yeguas de primera categoría que hayan corrido en la similar del segundo día.

Premio, 750 pesetas (600 al primero y 150 al segundo).

Distancia, 2.500 metros, con 11 vallas.

Corrieron «Bellota», del Sr. Aguilar, y

«Bilbao» («ex Auling»), de D. Norberto Baturone.

Se retiró «Salut».

Ganó «Bilbao», montado por el Sr. Mota, portándose muy bien el jinete, especialmente después de haber llegado á la meta, por desbocarse algo el caballo.

Tiempo, tres minutos y veintidós segundos.

Apuestas, siete pesetas.

Cuarta.—«Velocidad».—Para caballos enteros y yeguas de dos años en adelante.

Premio, 2.000 pesetas (1.400 al primero, 400 al segundo y 200 al tercero).

Distancia, 1.000 metros.

Corrieron «Dernier Espoir II», de D. Eugenio de Luque; «Caulina III», del conde de Torrepalma; «July», del marqués de Villamejor; «Añil», del duque de Andría; «Wegelle», del duque de Pastrana, y «Jobber», del marqués de Martorell.

Llegó primero «Dernier Espoir», y después «Jobber» y «Wegelle».

Tiempo, un minuto y seis segundos.

Apuestas, 3,50 pesetas.

Esta carrera ha sido muy brillante.

La quinta carrera no pudo celebrarse por retirarse «Gaga», «Gerantu» y «Emperador», quedando sólo el «Insurge».

Un soldado del regimiento de Lusitania resultó gravemente herido de una coxa de un caballo.

El próximo domingo será el último día de carreras de la temporada de otoño.

ANTE LA PROXIMA NEGOCIACION

La «Revue des Deux Mondes».

Esta acreditada publicación inserta, con la firma de Francis Charmes, un largo artículo dedicado á las relaciones franco-españolas.

Después de historiar los convenios que han venido reglamentando la cuestión marroquí, hace notar las poderosas razones que tiene Francia para vivir en relación leal y amistosa con España. Recuerda el proceder de España en la Conferencia de Algeciras y su fidelidad á los compromisos que había contraído con Francia.

«Inglaterra—añade—nos ayudará si pedimos á España concesiones razonables que no destruyan por su base los arreglos de 1904. En caso contrario, mal haremos en contar con su apoyo.»

Hay quien se pregunta:—¿Para qué sirve entonces la «entente cordiale»?—Pero Inglaterra tiene el derecho de pensar que la «entente cordiale» no se formó en contra de España. Y cuando se añade que la «entente» podría salir debilitada de la prueba, es cosa de averiguar quién debería lamentarlo en primer término, si Inglaterra ó nosotros.

Diremos, para concluir, que las circunstancias, por nosotros mismos provocadas, hacen para nosotros la amistad de España, no ya preciosa, como era, sino indispensable. Aun á costa de sacrificios debemos conservar esa amistad.

En cuanto á la «entente cordiale», que hoy es el eje de nuestra política exterior, tan grave sería la responsabilidad de los que la debilitasen que difícilmente se expondrá nadie á contraerla.»

Primera enseñanza

Se declara incompatible el ejercicio simultáneo de los cargos de vocales de la Junta provincial y local de Primera enseñanza.

Idem incurra en el art. 171 á la maestra de Junta de la Ceres (Burgos).

Se conceden las siguientes diferencias de retribuciones: á D. Francisco Gimeno y doña Mercedes Margarit, maestros de Miravet, 25 pesetas; á doña María Alegría Pérez y D. Jacinto García, de Vimbori, 106; á D. Alejandro Pitarch, de Pla de Cabra, 33, y á doña Serafina Iglesias, de Montroig, 100.

Se desestiman las peticiones de doña Concepción Agrasa, D. Emilio Tejelro y D. Antonio Gilabert.

Se dispone que la Comisión organizadora del escalafón del Magisterio primario, al formar la lista de los maestros á quienes por antigüedad correspondía ascender, considere bajas á los que en 31 de Marzo último hubiesen cumplido setenta años; los que, contando dicha edad, no reúnan veinte de servicios para alcanzar haber pasivo y han sido autorizados para continuar en la enseñanza hasta reunir este tiempo, se les considerará con derechos limitados para los ascensos, hallándose en igual caso los que, habiendo cumplido setenta años, fueron autorizados por disposición especial hasta cumplir determinados requisitos; los que á esta fecha tengan setenta años, reúnan veinte de servicios y no tengan instruido el expediente de jubilación, quedarán de hecho jubilados sin declaración para ello, pudiendo luego instruir los expedientes de clasificación en el plazo de seis meses para ser bajas definitivas en la enseñanza; los jefes de sección cuitarán, bajo su responsabilidad, de que tengan el debido cumplimiento estas disposiciones.

Pippermint

TÓNICO,
REFRESCANTE,
DIGESTIVO
Y DE SPORT

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

HEC Frères Revel (France)

Casa fundada en 1796.

El cartel para hoy

ESPAÑOL.—A las 9, La escondida senda.—García del Castañar.

COMEDIA.—A las 9, Lucha de clases (estreno).

LARA.—(Moda).—A las 9, El cuento del tren.
A las 9 3/4, Fresa de Aranjuez.
A las 10 1/2 (doble), La losa de los sueños.
A las 6 1/2, Luna de miel (doble).

APOLO.—A las 7, La niña de los besos.—A las 9, La suerte de Isabelita.—A las 10, La niña de los besos.—A las 11 1/4 El trust de los Tenorios.

COMICO.—A las 6 1/2 (doble) El monaguillo de las Descalzas (dos actos).
A las 10 1/4 (doble), Gente menuda.

GRAN TEATRO.—A las 6, Casta Susana.
A las 10 (doble), La Casta Susana.

PRICE.—A las 7, Cavallería rusticana.
A las 10, El barbero de Sevilla.
A las 11 1/2, El duo de la Africana.

ESLAVA.—A las 6 (doble), El conde de Luxemburgo.
A las 9 1/4, La corte de Faraón.
A las 10 1/2 (doble), El revisor.

MART N.—A las 6 (doble), Jipijapa.
A las 9 1/4, La gatita blanca.—A las 10 1/4 La costa azul.—A las 11 1/2, Armas al hombro!

NOVEDADES.—A las 6, La real hembra.—A las 7 1/4, La calderada.—A las 9, El túnel.—A las 10, El capataz.—A las 11 1/2, El intrépido aviador.

LATINA.—A las 4, cinematógrafo.—A las 5, La confesión.—A las 6 (doble) El Paraíso (dos actos).

A las 8, cinematógrafo.—A las 9, El novio de doña Inés.—A las 10 (especial), El soldado de San Marcial (cinco actos).

CHANTECLER (plaza del Carmen, 2 y Tetuán, 31).—Desde las 4 1/2 á 12 1/2 secciones de cinematógrafo.
Cambio diario de películas.

RECREO DE SALAMANCA (Ideal Polistilo).—Abierto todos los días de 10 a 1 y de 3 á 8.—Martes, moda; miércoles y sábados, carreras de cintas; skating cubierto, cinematógrafo y otras diversiones.

ROMEA.—Función completa de tarde de 5 á 8 1/2.—Por la noche, secciones las 9 1/2, 10 1/4, 11 y 11 3/4.—Gran éxito de Gavilán Neira y Kirsten Marielida.—Éxito colosal de la Riera en su mímico-drama La Cordobesa.

NOVIADO.—A las 5, El divino juguete.—A las 9, El amor que huye.—A las 7 1/4, El chico de López.—A las 9, Dora, la viuda alegre.—A las 10 1/4, El chico de López.—A las 11 1/2, El divino juguete.

ROYAL KURSAAL.—Espectáculo de (moda), culto y artístico. Gran programa de cinematógrafo y de variedades. 2.000 metros de películas con estrenos á diario.
La revista semanal sinematográfica «Pathé-Frères».

Gran éxito de Don Jenaro el Feo.

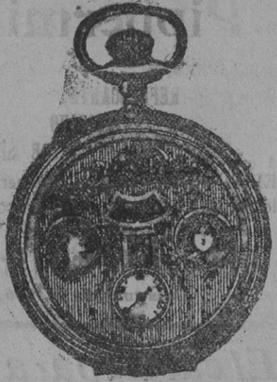
PETIT PALAIS.—Desde las 6 de la tarde, variado repertorio de películas. Gran éxito de Aretina, cupletista española, y de Mary-Tito, bailarines excéntricos.

SALON MADRID.—A las 6, grandes secciones de cinematógrafo y variedades.—A las 7, gran moda.
A las 10 1/2 y 11 1/2, especiales.
Cambio diario de películas.

TEATRO NUEVO.—Desde las 7 de la tarde, grandes atracciones, grandes éxitos; sensacionales éxitos de los monólogos «Abandonál», por Eladia Ruiz París, y «Diez minutos con ustedes», por Vicenta Vargas.

A las 11 1/2, sección especial de moda.

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



El maravilloso reloj automático

Gran Relojería de París

PUENCARRAL, 30 - MADRID
Apartado de Correos, 324

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

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

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

Apartado de su bellísima artística, es de máquina de precisión y seguridad.

Su precio es de 25 pesetas en seis plazos mensuales. Va por correo certificado, con aumento de 1,50 pesetas por franquero.

THIERRY - GRAN RELOJERIA DE PARIS
PUENCARRAL, 30 - MADRID

SE VENDEN

prendas y efectos de uniforme de Jefe de la Guardia civil, en buen estado.
Marqués de Santa Ana, 37 y 39,
principal izquierda.

Servicios de la Compañía Transatlántica

LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Cornuña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 4 enero, 4 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-Saíd, Suez, Colombo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó 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, directamente para Singapur, demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA MEXICO

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de New-York el 20 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, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, etcétera. 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 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 3, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia 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. Regreso de Fernando Poo el 2 haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida. Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía les aloja en sus camarotes de primera clase, con trato amable y 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, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el servicio de comunicaciones marítimas.

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

LINEA DE CUBA-MEXICO

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Cornuña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 12, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Cornuña 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.

Esta Compañía efectuará dos expediciones extraordinarias á Cuba desde el Norte de España, una en cada uno de los meses de Octubre y Noviembre próximos, además de las habituales ordinarias oficiales.

Dichas expediciones extraordinarias serán realizadas por los vapores «Reina María Cristina» y «Alfonso XIII» en la siguiente forma:

OCTUBRE.—Vapor «Reina María Cristina». Salidas: De Bilbao el 9, de Santander el 10, de Gijón el 11 y de Cornuña el 12, para Habana, sin extensión á Méjico, y regres, saliendo el 1.º de Noviembre.

NOVIEMBRE.—Vapor «Alfonso XIII». Salidas en las mismas fechas que en Octubre y con igual itinerario. Solamente variará la salida de Habana, que tendrá lugar el 3 de Diciembre.

Las expediciones oficiales de Octubre y Noviembre las efectuarán los vapores «Alfonso XIII» y «Reina María Cristina», respectivamente, en la forma de costumbre.

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑO



Compañía de seguros reunidos

CAPITAL SOCIAL

12.000.000 millones de pesetas efectivas

Completamente desembolsada

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 Gracia, 60.



PISTOLA AUTOMÁTICA

SCHOVBOE

Calibre 11'35 mm para campaña.

Perfectamente ajustada á la mano. Todo el mecanismo á salvo de tropiezos ni cuerpos extraños.

Resistencia, sencillez y efectos seguros.

Pídanse detalles al representante en España: D. Francisco Pérez Fernández.

ECHEGARAY, 20. — MADRID

CLASES PASIVAS

Se paga á todos el día primero de cada mes

Comisión **UNO POR CIENTO**

Se aceptan poderes:

ANTONIO POBLETE

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

HORAS
DE DOCE A CUATRO

Se abona la mitad del gasto del poder.

Le Petit Lion d'Or

28, LEON, 28

El día 12 del corriente ha tomado posesión de este acreditado café y chocolatería su nuevo dueño, persona inteligentísima en el negocio por su larga práctica del mismo en la Isla de Cuba. Con el fin de corresponder al favor que el público ha comenzado á dispensarle, ha establecido una tarifa de precios tan económica como desconocida hasta hoy en Madrid.

- Tales son:
- Café y copa de coñac, de las mejores marcas..... 25 céntimos.
 - Chocolate con vaso de leche y en almada, bollo, bizcochos ó torta de Alcázar..... 50 —
 - Beck de cerveza con patatas fritas..... 15 —
 - Café especial de esta casa recibido directamente de Cuba y Puerto Rico..... 15 —

Se sirve toda clase de vinos de Jerez, Montilla, manzanilla, anisados y licores de las mejores marcas y á precios sin competencia.

El dueño de este establecimiento regalará 500 pesetas á quien le demuestre la impureza de cualquiera de los artículos expendidos en **Le Petit Lion d'Or**, León, 28.

SE SIRVE A DOMICILIO

TODOS los Sres. Jefes y Oficiales del Ejército

en general, clases é individuos de tropa de GUARDIA CIVIL y CARABINEROS, antes de proveerse de cuantos artículos necesitan para sí y familias, deben pedir el NUEVO CATALOGO ILUSTRADO de las temporadas de OTOÑO é INVIERNO á la



Casa M. Alvarez Garcillán

Farmacia, 6, MADRID

que los remite á todos los puntos de la Península é Islas adyacentes; cuenta con grandes existencias en los géneros de última novedad y es LA MAS ACREDITADA EN ESPAÑA por su nuevo y único procedimiento de VENTA A PLAZOS, á precios más reducidos que en las tiendas y almacenes, por suministrarlos directamente de las fábricas que representa para la venta al comercio de Madrid y Provincias. Nuestro estudio y servicio en favor del citado personal, hace que todos nuestros clientes se aprovechen la utilidad del comerciante y demás intermediarios que gravan el valor de los géneros.

Por tanto, esta Casa sostiene sus precios al **25 por 100** más barato que en las tiendas y almacenes en toda clase de tejidos, géneros de punto, lencería, ropas interiores y de cama; confecciones, lo mismo en señora que de caballero; trajes de PAISANO y UNIFORME, calzados, etc., etc. Gran surtido en impermeables.

Escriba usted hoy mismo pidiendo el nuevo catálogo que se remite gratis al

Apartado de Correos número 320.—MADRID

GRANDES ALMACENES

“EL SIGLO.”

Los mayores y más importantes de España

Conde, Puerto y C.^a
BARCELONA

Precio fijo
Ventas al contado

Rambla de los Estudios, 5 y 7

Calle Xuelá, 10, 12 y 14

Plaza Buensuceso, 1

MANUFACTURA DE ARMAS DE FUEGO

DE

T. ARZUBIA (S. en C.)

Fabricación de escopetas, revólvers y pistolas automáticas ROYAL y VESTA, adaptadas al cartucho BROWING de 7,65 y 6,35

Especialidad en revólvers SMITH-EXPRESS, calibres 2 y 38, de 10 y 8 tiros, respectivamente, y revólvers VELOSMITH, calibre 6 mm., de 10 y 8 tiros.

Importación directa de rifles de repetición marcas americanas. Especialidad en rifles WINCHESTER, calibre 44, de 12 y 14 tiros.

Precios y condiciones véanse en nuestros Catálogos, que reinitimos á solicitud, contra envío de 0,30 pesetas para franquero y certificado. Condiciones especiales de venta á los Sres. Oficiales, Clases é individuos del Ejército y la Armada.

T. ARZUBIA (S. en C.) -- EIBAR

