

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIV

Redacción y Administración: Almirante, 15, baja.—Teléfono 2.931

Madrid, Miércoles 3 de Abril de 1912

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.313

PROYECTO DE ESCUADRA NACIONAL

Nuestro colega de Orán *El Correo Español* contesta a nuestro requerimiento en la siguiente forma:

«El poderío naval en España»

El DIARIO DE LA MARINA publica un vibrante y patriótico artículo en que hace un llamamiento a la Prensa española para que levante su voz en pro del resurgimiento del poderío naval de España.

Notable por todos conceptos, y laudabilísimo por su noble propósito, es el trabajo periodístico en cuestión. El articulista habla con sincero entusiasmo de la vitalidad inagotable de la raza española y de los altos destinos cuyo cumplimiento podría derivarse de las fuerzas marítimas del país.

«Una nación sin barcos—dice el DIARIO DE LA MARINA—es una nación irremisiblemente condenada a perecer.

Estudie maduramente, concienzudamente, patrióticamente el problema naval de España, para que guiados todos, técnicos ó no, por el buen deseo de acertar, lleguemos a constituir en el plazo máximo de ocho años un mínimo de tres grandes divisiones navales que respondan a todas las contingencias y necesidades del honor y de los intereses patrios.

En esta labor y en este esfuerzo colosal han de colaborar, en primer término, los periódicos españoles»

El Correo Español, aunque es el más modesto de todos los periódicos españoles, desde 1880 viene predicando como ahora predica el DIARIO DE LA MARINA.

Ultimamente, *El Correo Español* ha solicitado que uno de los futuros acorazados sea bautizado con el nombre inmortal de «Gonzalo Fernández de Córdoba».

La Prensa de la ciudad de las califas ha apoyado esa solicitud nuestra.

Desgraciadamente, la voz de las provincias, si alguna vez llega a la villa del oso y el madroño, llega siempre tarde.

Una península sin marina militar es algo así como una lámpara apagada.

Si ahora, según nuestra costumbre, nos dormimos en la sueta... ¡Cavite y Santiago de Cuba!»

La *Correspondencia Militar* publica el siguiente artículo de entrada, que reproducimos por compartir sus más salientes afirmaciones:

«Utilidad de nuestro poder naval»

Ninguna publicación puede tomar con más interés que nosotros la necesidad de desarrollar nuestro poder naval. Ya en el pasado verano, al estudiar el papel de España en la política internacional en una serie de artículos que nos valieron las réplicas vehementemente indignadas de la Prensa militar francesa, indicábamos la necesidad de que se construyera una escuadra susceptible de poder romper el equilibrio entre los poderes navales de las dos agrupaciones de Potencias que se disputan el predominio del Mediterráneo. Únicamente contestaron los periódicos franceses que soñábamos con un poder militar que nuestros recursos económicos no nos permitían sostener; pero sin negar la veracidad de nuestros argumentos.

Hoy día que va a terminarse el primer embrion de nuestro poder naval, conviene hacer campaña para que, al botarse al agua el último de los tres acorazados proyectados, se inicie un proyecto encaminado a completar la Armada, hoy en vías de terminarse, con el objeto de contar con una escuadra de combate, cotizante en la política internacional. Sin entrar en detalles técnicos, ajenos a nuestra especialidad, vamos a tratar de exponer algunas ideas sobre la utilidad de la escuadra española.

Es creencia bastante generalizada entre el vulgo la de suponer inútil toda escuadra mientras exista alguna más poderosa. ¿De qué nos servirían tres ó seis

acorazados para luchar con Inglaterra, ó con Alemania ó con Francia, si todas estas naciones tienen muchos más?

—preguntan victoriosamente los partidarios de renunciar á todo poder naval.—Es necesario demostrar claramente lo sofisticado de este argumento, fundándose en datos concretos concernientes á la actual situación internacional. Además, como es campaña de este periódico la construcción inmediata de seis acorazados por lo menos—lo que indignó tanto á *La France Militaire* en el verano pasado, que nos llamó militaristas, retrógrados, y dijo que deseábamos que la Nación sirviera al Ejército, y no éste á aquélla,—es necesario que expliquemos los fundamentos de nuestra creencia, cediendo además al requerimiento patriótico del DIARIO DE LA MARINA.

Jamás hubo mayores peligros de conflictos internacionales que hoy. Las dos agrupaciones de naciones que se disputan el predominio europeo están cada día más á punto de llegar á un choque violento. Alemania, no contenta con acrecentar en progresión rapidísima su poder naval, eleva en 40.000 hombres este año su potencia militar permanente, á pesar de ser sólo el segundo año del quinquenio militar que se votó el año pasado (aumento de dos Cuerpos de ejército).

Contestando á este aumento, Francia—según *Le Figaro*, *Le Matin* y *Le Journal*—vuelve á pensar en las tropas negras y argelinas para compensar su cada día mayor inferioridad numérica, y funda su vitalidad en la posesión del dominio del Mediterráneo. «Este mar—dicen los franceses—debe ser un lago francés para conservar las comunicaciones con su depósito de reservas.»

Además, durante el período más crítico de las negociaciones franco-alemanas, confió Francia en tal forma en el auxilio inglés, que toda la escuadra francesa de combate fué concentrada en el Mediterráneo, mientras la inglesa sólo dominaba en la Mancha y en el Báltico. La potencia de la escuadra alemana, concentrada en el mar del Norte, impone á Inglaterra la concentración de sus fuerzas en aquel mar; de modo que puede creerse que toda la escuadra francesa representará al grupo franco-ruso-inglés en el Mediterráneo.

La unión de las escuadras italiana y austriaca compensan casi el poder naval francés, y cada día obligarán más á Francia á activar sus construcciones navales. Como Austria renueva su escuadra é Italia tiene cada día más adiestrada la suya y más poderosa, es indudable que el equilibrio entre la triple alianza y la triple entente no tardará en establecerse en el Mediterráneo. En estas condiciones, una nación que sale de repente á la palestra, como España, al presentar una escuadra homogénea, moderna, rápidamente movilizable, completada por bases de operaciones como Chafarinas, Mahón, Cartagena, Cádiz y Ceuta, rompe el equilibrio, y su acción puede dar la victoria á uno ú otro bando.

No es, pues, necesario poseer una escuadra superior á la francesa ó á cualquiera de las grandes Potencias, sino sólo tener barcos bastantes para que, uniéndose á uno de los dos bandos, le asegure indiscutible superioridad sobre el otro. Este objetivo no exige esfuerzos superiores á nuestros medios.

En efecto: el Ejército naval francés constituido el año pasado constaba de tres escuadras de seis acorazados cada una, y cualquiera de estas escuadras era inferior en armamento á la constituida por seis acorazados del tipo «España». Los franceses decían orgullosamente que con ella dominaban el Mediterráneo. Si nosotros hubiéramos entonces poseído seis acorazados tipo «España», y si Mahón fuera una verdadera base naval, la entrada en línea de nues-

tro poder naval hubiera significado un valiosísimo elemento de lucha. Si se hubiera aliado España á Alemania, las escuadras reunidas de España, Austria é Italia hubieran sido superiores á la francesa, y esta superioridad se hubiera acrecentado con la posibilidad de refugiarse y aprovisionarse en las numerosas bases de operaciones españolas.

Deducimos de las anteriores líneas que nuestra escuadra, aun reducida, pero nunca menor de seis acorazados, nos proporciona una cotización mucho más elevada en el concierto internacional que dentro de nuestra modestia; que podemos ser un factor importantísimo, y que dentro de seis años es factible figurar en el número de las Potencias navales, con las cuales será preciso contar, si se habilitan bien ciertas bases hoy descuidadas y se continúa la obra empezada.

Los sacrificios que se invierten en esta obra serán bien aprovechados, y nuestra bandera volverá paulatinamente á ser respetada. Si tuviéramos el poder militar y naval que corresponde á nuestra población y á nuestros medios económicos, otro sesgo tomarían las negociaciones hoy en curso, ya que hoy día una nación sin fuerza militar y naval cae inevitablemente en el mayor desamparo y en el más profundo desprecio de los poderosos.»

TANGER, NEUTRAL

Aunque los síntomas no sean del todo desfavorables al término de las negociaciones que han de fijar nuestra futura posición en Marruecos, es difícil saber todavía el resultado final.

Francia no ha vuelto á insistir sobre la insólita pretensión de que cedamos Cabo de Agua, que iba á ser ocupado á toda costa por las tropas de la República, según pedía *La France Militaire*; consiente también en aplazar la cuestión del valle de Uarga, que tiene para nosotros una importancia grande por la especial situación de esa comarca respecto á nuestros límites; y aunque el embajador francés sostenga su espíritu de regateo, que debe alarmarnos más por el porvenir que por el presente, puede observarse que hay mucho de ficción en tales exigencias y que se llegará al mantenimiento de la zona de influencia que nos es absolutamente precisa.

Se habla ahora, con motivo de la llegada á esta corte de nuestro embajador en Londres, Sr. Villaurrutia, de otro asunto que también debe interesarnos en extremo: la futura situación de Tánger.

Confirmando rumores de que á su tiempo nos hicimos eco, ese puerto marroquí va á quedar neutralizado; esto es, que vamos á tener enclavado en una comarca de cuyo orden interior hemos de responder ante Europa, un punto en el cual no ondeará el pabellón español ni estará bajo las autoridades de España.

Dejando á un lado las molestias de amor propio nacional que esa anomalía pueda causarnos, y aceptándolas como necesidad ineludible, debe pensar el Gobierno que ese portillo es un peñón cierto para la seguridad de la zona española.

El régimen interior de la ciudad tangerina es preciso que resulte bien determinado en evitación de próximos litigios.

Respecto á su guarda y defensa, es de creer que allí no se levantarán fortificaciones y que la escuadra inglesa será la que se ocupe de mantener ese carácter neutral que se quiere dar al puerto que más puede influir en la libre navegación del Estrecho.

Si esa neutralidad ha de ser efectiva, procede que el acuerdo que así lo determine contenga la prohibición de que ninguna escuadra pueda servirse de Tánger como base de operaciones; pero viniendo á lo práctico, ¿quién lograría impedir á los buques ingleses que allí

tomasen cuanto les fuese preciso en caso de un conflicto bélico?

Resultará, por lo tanto, que el puerto de que tratamos será de hecho un feudo de Inglaterra, aunque otra cosa quede escrita, por respeto á las demás naciones interesadas en el asunto.

Así las cosas, no debemos los españoles abandonar el ideal de que Gibraltar vuelva á nuestro poder y sea sustituido por Tánger el punto inicial de la línea de puestos ingleses que vigilan su camino hacia el Oriente.

El día en que España posea una fuerza efectiva y capaz de garantizar á todos la intangibilidad de la costa española de Europa y de Africa, no será imposible lograr que se lleve á efecto un deseo que está en el corazón de los buenos españoles, quedando así enmendada una de las mayores injusticias que registra la Historia.

Sin sueños de grandeza ni pretensiones imperiales que resultarían ridículas, nadie puede olvidar lo que exige el decoro de un país que se sienta con bríos para bastarse á sí mismo y ser respetado por los demás.

El Emperador de Austria y los húngaros

Dicen de Viena, El Imperio austrohúngaro atraviesa por una crisis de la más alta gravedad.

El Parlamento húngaro se negaba á votar la nueva ley militar, y por su parte, Francisco José, como Rey de Hungría, mantenía sus derechos soberanos á convocar á los reservistas tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra.

El conde Khuen Hedervary, presidente del Consejo de ministros de Hungría, presentó la dimisión el 7 de Marzo.

Francisco José, considerando que las divergencias sobre sus derechos soberanos concernientes al llamamiento de los reservistas significaban, no sólo un conflicto entre la nación húngara y su Rey, sino también un caso de conciencia para él mismo, dejó entender al conde Khuen que si la situación se prolongaba se decidiría á abdicar.

El conde Khuen, aterrado, fué á Viena con todos los ministros y éstos retiraron sus dimisiones.

El Emperador y Rey dióles de nuevo su confianza; pero en el mismo número del *Diario Oficial* en que aparece el decreto nombrando nuevamente á Khuen y á sus colegas, es publicado también un rescripto especial dirigido al conde, y en que Francisco José dice, entre otras cosas, lo siguiente: «Nada más lejos de mi pensamiento que limitar el derecho que la nación húngara tiene á votar su contingente.

Pero debo defender con firmeza mis prerrogativas de Soberano, entre las que figura la de convocar en casos extraordinarios á los reservistas.

Por lo mismo que es mi firme voluntad mantener íntegramente los derechos constitucionales de la nación, necesito conservar con la misma firmeza mis derechos de Soberano constitucional, y yo no podré cumplir mis deberes de Soberano si yo no puedo realizar igualmente mi doble misión.»

Este rescripto imperial y real ha causado en toda Hungría una emoción inmensa.

Ignórase qué hará el Parlamento húngaro. Si persiste en su negativa á votar el contingente, el conflicto será gravísimo.

La negociación en Madrid

Se dice que el viaje de nuestro embajador en Londres á Madrid está relacionado con la negociación franco-española; pero sólo en lo que se refiere á la neutralización ó internacionalización de Tánger.

Hace algunos días Francia envió á Inglaterra y á España una nota, respecto del citado extremo relativo á Tánger, y el Gobierno quiere dar instrucciones acerca del asunto al Sr. Villaurrutia, para que hable de ellas y trate con el ministro de Negocios Extranjeros del Reino Unido.

El Sr. Villaurrutia conferenciará mañana con el Sr. García Prieto, y el sábado con el Sr. Canalejas, y regresará la semana próxima á Londres.

El embajador de Francia visitó ayer al ministro de Estado, y por la noche salió para Sevilla, en el mismo tren que el Sr. Canalejas.

Telegramas de la costa

El general Echagüe en Argemesí. Valencia, 2.

Hoy han realizado la excursión á Argemesí el capitán general, el gobernador civil, el alcalde, los coroneles y comandantes de todos los Cuerpos y otras distinguidas personalidades.

El recibimiento que se hizo en Argemesí á los visitantes fué grandioso. Esperaban la llegada todas las autoridades de los pueblos comarcanos, músicos y el vecindario.

Ante el general Echagüe desfilaron todo el Ejército.

El general y sus acompañantes marcharon á la iglesia, que visitaron, orando ante la Virgen tutelar del pueblo.

Después se trasladaron al Ayuntamiento, celebrándose la recepción.

Ante el general Echagüe desfilaron todo el pueblo.

Desgracia en el puerto. Las Palmas, 2.

Ha ocurrido en el puerto una lamentable desgracia.

Una niña que pasaba por aquel lugar no advirtió que venía hacia ella una vagoneta, que la arrolló, seccionándole un brazo.

La criaturita tenía dos años.

Insubordinación á bordo. Las Palmas, 2.

A bordo de un barco noruego, fondeado aquí, ha ocurrido un formidable escándalo por haberse insubordinado la tripulación.

El capitán pidió auxilio, y acudió inmediatamente una sección de marinos del «Rio de la Plata» y fuerzas de Palma, que sofocaron en seguida el tumulto, llevándose á tierra detenidos nueve de los revoltosos.

Movimiento de barcos. Las Palmas, 2.

Durante el mes de Marzo han entrado en este puerto 384 vapores de altura y 142 buques veleros: total, 250 barcos.

De ellos son nacionales 15, con un total de 1.200.000 toneladas y 2.800 pasajeros y tripulantes.

A consecuencia de la huelga inglesa han entrado 200 vapores menos que en Marzo del año anterior.

La radiotelegrafía. Las Palmas, 2.

Los radiogramas de Madrid se reciben con gran retraso, que llega á veces á treinta horas, y llegan confusos é incompletos, por las deficiencias del servicio, produciendo esto graves perjuicios al comercio, la Prensa y á los particulares.

El «Alicante». Cádiz, 2.

Comunica por la telegrafía sin hilos el capitán del «Alicante» que el lunes último, á las seis de la tarde, navegaba sin novedad á 220 millas al Noroeste de Port-Saïd.

DESDE MELILLA

Cambio de guarniciones.—El general Perol.—Tranquilidad.—Los heridos de la harka. Melilla, 2.

Procedentes de Buxiar, en donde llevaban cinco meses seguidos de guarnición, han llegado ayer á Nador, y esta tarde á la plaza, el primer escuadrón y la primera compañía de fuerzas regulares indígenas.

Vienen mandadas por sus respectivos capitanes.

El regimiento de Saboya, que cubría accidentalmente el servicio de esta posición, ha marchado á Taurit Narrich y le ha sustituido la brigada disciplinaria, que estaba en Monte Arruit.

Ha marchado á Ishafen el grupo de ametralladoras del regimiento de San Fernando.

En el tren de esta tarde han llegado el general Perol y el comandante de Estado Mayor Sr. Souza.

Los comisionados de la Academia General están hoy en el Harche. Mañana, acompañados del comandante Fanjul, irán en automóvil á Zúlo.

En las posiciones avanzadas hubo durante todo el día tranquilidad completa.

Se sabe que muchos de los heridos que tuvieron los moros en el combate del día 22 se mueran por falta de asistencia médica. El Mizlan procura proveer de medicamentos enviando moros á la plaza para adquirirlos, pero éstos tropiezan con la dificultad de que en las farmacias les exigen recetas y sin tal requisito no les despachan la mayoría de las medicinas.

El confidente que me facilita estas noticias me asegura también que en el campamento rebelde de Bacherit hay más de 60 heridos y han muerto unos 70 de heridas mal curadas.

Italia y Turquía

La situación.

Según informes de los periódicos londinenses, los embajadores de Turquía en las diversas capitales europeas han informado al Gobierno turco que las Potencias intentarían hacer comprender a Italia que ésta debe formular sus proposiciones de paz en términos aceptables para el Imperio otomano.

El periódico declara haber oído a un ilustre diplomático que Turquía no consentirá de ningún modo la anexión de la Tripolitania. Si ella cediera en ese punto, el Sultán perdería todos sus derechos al título de Califa, y los árabes establecerían entonces un nuevo Califato para la Arabia, Egipto y las demás regiones africanas.

Italia parece que ha dirigido a los árabes un manifiesto exhortándolos, desde ahora, a separarse de Turquía y a implantar el Califato.

Rusia busca otra base de inteligencia. Alemania y Austria se niegan a ejercer presión alguna sobre Turquía, y desean observar la más estricta neutralidad.

Austria ha obtenido de Italia la promesa de que no hará ninguna demostración naval en el Adriático y en el mar Jónico. En cambio, Austria no quebrantará el *status quo* en los Balcanes.

Francia ó Inglaterra, por su parte, han prevenido amistosamente al Gobierno de Roma que una intervención en el Mediterráneo oriental dañaría gravemente los intereses de ambas naciones.

Impaciencia en Italia.

Roma, 2.

La opinión italiana muéstrase muy impaciente ante la aparente inmovilidad de la flota italiana.

En los círculos políticos dícese que la acción naval contra Turquía ha sido retrasada por dos circunstancias: en primer término, por la necesidad de esperar la respuesta de Turquía á la gestión de las Potencias con propósito de una mediación en el conflicto. En segundo lugar, repentinamente se ha sentó enfermo el almirante Faravelli, que manda la escuadra. La enfermedad no es grave y el almirante se encuentra en la convalecencia.

Se añade que el plan del Gobierno italiano no sufrirá, de todos modos, modificación alguna.

Ha sido desmentida la noticia de que toda la flota italiana se encuentra concentrada en Taranto.

MARRUECOS

Paris, 2.

Asegúrase con carácter muy autorizado que en el convenio de protectorado entre Francia y Marruecos se establecen los siguientes puntos:

Se proclama la libertad religiosa.

Francia podrá ocupar, para el mantenimiento del orden, los lugares que considere necesarios, notificándolo previamente al Sultán.

El tratado se refiere luego al apoyo que Francia ha de dar al Sultán para que su autoridad sea respetada. Después determina los poderes del residente general y de la representación de Marruecos mediante el encargo de Francia.

Se ocupa después de la reorganización financiera del Imperio marroquí y de la prohibición de que contraiga empréstitos sin el asentimiento del Gobierno francés.

Por acuerdo del Consejo celebrado hoy en el Eliseo le ha sido concedida la Legión de Honor al ministro de Francia en Tánger, M. Regnault.

El acto resultó fructuoso, porque el pueblo no acudió a presenciarlo.

El arsenal de El Ferrol

Se activan las construcciones.

El Ferrol, 2.

En la zona industrial del arsenal se verificó la fundición última de la gran turbina que llevará el acorazado «Alfonso XIII».

La operación, como todas las que se ejecutan en dicho centro, dió excelentes resultados.

En todos los talleres del arsenal y del astillero se trabaja con actividad en la construcción del «Alfonso XIII», del «Don Jaime I» y en la terminación del «España».

El «España» está adelantadísimo y seguramente podrá ir á fin de año á la rada de Vigo para hacer toda clase de pruebas antes de ser entregado á la Marina.

El «Alfonso XIII» tendrá cerrado el casco para el mes de Junio, afirmándose que podrá ser lanzado al agua para Septiembre ó Octubre.

La construcción del «Don Jaime» avanza visiblemente. Las personas que asistieron á la botadura del «España» y vieron colocar la primera plancha en la quilla del «Don Jaime» se admiran ahora viendo cómo se levanta el casco en la grada.

Las obras de construcción del gran dique para barcos de 23.000 toneladas de desplazamiento van tocando á su término. Falta sólo dar remate al barco-puerta para cerrar el dique, el cual, según se dice, se inaugurará en Mayo próximo.

El cuando se bote al mar el «Alfonso XI» no se coloca la quilla para otro barco, tendrán que ser despedidos muchísimos obreros. Los arsenales son vistadísimos.

La Fiesta del Sainete

A mediados del presente mes se celebrará en Apolo la Fiesta del Sainete.

La Asociación de la Prensa quiere darle este año mayor relieve aún que en los anteriores, y aunque todavía no está ultimado el programa, podemos adelantar algunas noticias.

El programa será muy extenso, tanto que la Fiesta tendrá que dividirse en dos funciones, que se celebrarán en dos tardes consecutivas.

Habrán estrenos á granel. La compañía de la Princesa interpretará un paso de comedia, original de Eduardo Marquina.

La del Español, el sainete de D. Ramón de la Cruz «Duda satisfecha», refundido por Enrique López Marín.

Los de Lar, «La familia de la Soles ó El casado casa quiere», sainete de Antonio Casero.

La compañía de Apolo, «El problema evolutivo, comestibles finos», sainete lírico de D. Tomás Lucero y el maestro Ortells.

Los de Gran Teatro están indicados en un sainete de Melancho y un entremés de Artoches y García Álvarez.

Si se decidiesen por éste, tomarían parte en la representación Emilio Carreras, Oativeros y Vera.

Loré y Chicote estrenarán un entremés de Luis de Larra, titulado «La viuda del barbero».

En el teatro Cervantes se ensaya un sainete del joven escritor José Romeo.

La compañía de Novedades, «La Parada», de Celeso Lucio.

Antonio Asenjo y Angel Torres del Alamo están terminando un sainete titulado «El rapto de la Sabinia», que estrenará la compañía del Coliseo Imperial.

La tonadilla «La Goya» prestará también su concurso á la Fiesta. Cantará su repertorio de canciones del siglo XVIII y estrenará una tonadilla original de D. Manuel Linares Rivas con música de un afamado compositor, titulada «La maja de Goya».

Información de Marina

Movimiento de barcos.

Sallieron: De los caños de la Carraca, el «Laya». De Cádiz, el «Laya». De Melilla, con rumbo á Cádiz, el «Bazán».

Pasa á la situación de reserva, por cumplir la edad reglamentaria, el general de división de Artillería de la Armada D. José Redondo.

Del comandante de Marina de Gijón.—Llegado á San Esteban de Praya encuentro que el vapor «Marzo» y otros, por mal tiempo y romper mucho la barra, no han podido salir hoy; quedan tres días de mareas y, si el tiempo mejora, podrán salir en pleamar dichos buques, siempre que antes pudiese sondar la barra, que, variando en su profundidad, no se sabe hoy cómo estará. Los ayudantes y los prácticos no descansan para estar sacando los buques; yo en persona he podido en la barra, sin poder sondar.

Reales disposiciones.

Confiere destino á varios capellanes de la Armada.

Dispone que el alférez de navío D. Francisco Marín pase asignado á la Comisión inspectora de Construcciones de buques en Cartagena. Anuncia concurso para cubrir plazas de contramaestre de puerto.

Los mineros ingleses

El referéndum.—Las consecuencias de la huelga.

Londres, 2.

En el referéndum que se ha comenzado entre los mineros, 167.403 han votado hasta ahora contra la vuelta al trabajo, y 150.571 en favor.

Créese que los grupos que faltan por votar darán una gran mayoría á los partidarios de volver al trabajo.

Para poder obtener la importancia que ha tenido en Inglaterra la crisis minera, hay que tener en cuenta los siguientes datos: desde el 1.º de Enero se han perdido unos 49 millones de jornadas de trabajo, que representan un valor de 11.870.000 libras esterlinas. Para comprender el alcance de estas cifras, conviene recordar que desde 1901 á 1910 ha habido en Inglaterra 4.637 huelgas, y no cesaron más que 41.690.000 jornadas de pérdidas; es decir, menos que la huelga del mes pasado.

Hasta ahora han reanudado el trabajo unos 200.000 mineros; pero aun suponiendo que este conflicto se domine totalmente, subsistirá la inquietud en el mundo obrero inglés.

En la industria algodonera, las relaciones entre patronos y obreros están sostenidas por un armisticio; los ferroviarios están redactando sus cuartillas de reivindicaciones, y entre los cargadores de los muelles reina agitación.

En los Estados Unidos.

Paris, 2.

Comunican de Nueva York que 400.000 mineros de Cleveland (Ohio) están dispuestos á abandonar el trabajo uno de estos días. En Pensylvania hay 170.000 mineros decididos á declararse en huelga. El día 10 de Abril se empezarán las negociaciones entre patronos y obreros.

Estos piden el 10 por 100 de aumento en sus salarios, y los patronos sólo se hallan dispuestos á concederles el 5 por 100.

Si los mineros todos se declarasen en huelga, perderían diariamente un millón de dólares.

Créese que el conflicto no llegará á adquirir grandes proporciones, porque las cajas oficiales de los mineros están poco provistas de fondos.

Los presupuestos de Inglaterra

Según las estadísticas publicadas por el Tesoro relativas á la liquidación del último presupuesto que ha regido hasta el 31 de Marzo, ha habido un *superávit* de 6.545.186 libras esterlinas.

El remanente, en vez de destinarse á la amortización de la Duda, se aplicará, como se ha hecho en los dos últimos años, al pago de las atenciones de carácter social, derivadas de las reformas introducidas en esta materia por el Gobierno.

Del examen de estas estadísticas se deduce un hecho curioso, y es que los impuestos de carácter agrario, introducidos hace tres años por Mr. Lloyd George, y que fueron objeto en la Cámara de los Lores de una oposición tan violenta, sólo han producido un rendimiento de 481.090 libras esterlinas; en cambio, su administración ha costado al Tesoro 500.000 libras.

Firma de Guerra

Promoviendo el empleo de general de división á los de brigada D. Carlos Palacios y D. José Perol.

Item á generales de brigada á los coroneles de Infantería D. Manuel Romero y don Julio Meló, y al de la Guardia civil D. Julián Fernández O'iz.

Nombrando consejeros del Supremo á los generales de división D. Santiago Díez de Ceballos y D. José Terrano y Alzpurua.

Item para la cuarta división (Granada) á D. Ricardo Morales Yaguero.

Item gobernador militar de Cádiz al general de división D. Julián Zubta.

Item general de la primera brigada de la división de Caballería á D. Antonio de la Fuente.

Item gobernador militar de Toledo al general de brigada D. Francisco Moltó.

Item general de la primera brigada de la quinta división á D. Francisco Rodríguez y Sánchez-Espnosa.

Item á los coroneles de Caballería don Oceano Altalaguirre, D. Manuel de Ojeda y D. Arturo Vicente, para los mandos de Dragones de Montesa, sexto y décimo Depósitos de reserva, respectivamente.

Concediendo la cruz roja del Mérito Militar al teniente de navío D. Guillermo Díaz, al alférez de idem D. Dimas Regalado, al contador de fragata D. Luis Torres, al segundo contramaestre D. José Castro y al primer maquinista D. Gabriel de la Torre y al teniente de navío D. Eladio Ceano Vivas, á los segundos contramaestres D. Francisco Hermda y D. Toribio Montero, al segundo condestable D. José Marpillo, al segundo contramaestre D. Domingo Freijonil, al idem don Manuel Martínez, al idem D. Lorenzo López y al idem D. Jaime González.

Confiriendo el mando de los regimientos de Infantería del Príncipe y Gravellinas á los coroneles D. Balbino Gil-Dolez y D. José Masuti.

Autorizando á los parques de Intendencia de las regiones militares de la Península para adquirir directamente mantas hasta la suma de 200.000 pesetas.

Distinción merecida

El Consejo Superior de Protección á la Infancia, órgano oficial del ministerio de la Gobernación, acaba de otorgar el primer premio de la sección de publicaciones á la revista *Madridiñillos*; reconociendo así el positivo bien que hace su autor-editor, Angel Bueno, á los muchos miles de niños que gratuitamente la reciben con beneplácito de padres y maestros.

Al folletar á nuestro amigo Angel Bueno, recordamos á nuestros lectores los sacrificios grandes que se imponen para llevar á cabo su obra social educativa, de acendrado amor á la Patria y á la infancia; y por ello solicitamos modestos donativos (de que da cuenta la Revista en cada número), ya que se trata de una compañía tan benéfica y simpática, antídoto excelente contra tanta publicación nociva que amenazan con el anonadamiento de la nobleza de la raza española.

Madridiñillos se publica en Madrid, Divisio Pastor, 26, y sirve números á cuantos los solicitan.

Una torre derribada

Cuentan de Berlín:

La torre de Nauen, toda de hierro, que era el edificio más elevado de Alemania, y después de la torre Eiffel el más alto de Europa, se ha venido á tierra á impulsos de una tempestad.

Tenía una altura de doscientos metros. Era triangular y reposaba sobre un pilar único, semiesférico.

Manteníala en posición perpendicular nueve cables de acero.

A causa de esta disposición, que los alemanes admiraban mucho, la torre vibraba como una cuerda de arpa á cada ráfaga de viento.

Era utilizada como estación principal de telegrafía sin hilos.

El año pasado la torre, que entonces tenía cien metros, fué prolongada en otros cinco.

Los ingenieros encargados de la obra establecieron entre las dos mitades de la torre un contacto móvil y dejaron libre el juego de la parte superior.

Y cuando el viento sopla con fuerza, los dos cuerpos de la torre giraban independientemente.

La torre de Nauen era una de las estaciones de telegrafía sin hilos mejor organizadas y más poderosas del mundo.

El conde Arco, director de la estación de telegrafía sin hilos de Nauen, había enviado desde lo alto de aquella á Nueva York y á la colonia alemana del Camerun mensajes aéreos, que habian llegado clarísimos á las estaciones receptoras con una rapidez admirable. El principal defecto de la torre era que en ella se había sacrificado la potencia á la solidez.

En su centro y en su base la armazón aparecía cortada por aisladores de cristal, destinados á interceptar las corrientes eléctricas de inducción, capaces de disminuir, contrayéndolas, las corrientes de alta tensión y frecuencia.

Un testigo ocular cuenta que la parte superior de la torre hundióse cerca de unos pabellones donde había trabajado sesenta obreros, que huyeron lanzando gritos de terror. Dicho segundo cuerpo de la armazón fué proyectado á tierra con tal violencia, que dió una vuelta en el aire y se hundió en el suelo más allá de los pabellones.

Cuando el primer cuerpo de la torre empezó á oscilar, vióse claramente que lo atraían hacia el suelo los cables enérgicos de sustentación. Durante diez minutos siguieron las oscilaciones, porque el viento empujaba en dirección con varia.

Cesó el vendaval, y el primer cuerpo de la torre, que pesaba 180.000 kilos, cayó pesadamente.

Reorganización naval

Hablando el ministro de Marina con un periodista en San Fernando, ha declarado que el Gobierno continuará la reconstitución naval en armonía con la ley de 1908, y que en un proyecto que se presenta á las Cortes se procurará la nacionalización de los trabajos militares y navales.

Analizó el Sr. Pidal que los acorazados, los cruceros y los sumergibles son los buques necesarios, y que dividió el presupuesto de su departamento en dos partes: una para atender á las necesidades vigentes y otra para cumplir la ley de la escuadra.

Las Escuelas de condestables, maquinistas y administración se abrirán, respectivamente, en Cádiz, El Ferrol y Cartagena.

El nuevo gobernador civil

Toma de posesión.

Con el ritual de costumbre se hizo cargo ayer tarde, á las cinco, del Gobierno civil el nuevo gobernador, D. Demetrio Alonso Castriño.

Le dió posesión el ministro de la Gobernación, que pronunció breves palabras reorganizando los méritos políticos y personales del anterior gobernador, y dedicó á su memoria sentidas frases.

Después saludó al Sr. Alonso Castriño, ensalzando su labor política dentro del partido liberal, y agradeciéndole, en nombre del Gobierno, que haya admitido un cargo inferior á sus merecimientos.

Concluyó el Sr. Barroso recordando los tiempos en que ocupó el Gobierno civil, saludando y elogiando los servicios con que le ayudaron los funcionarios de aquella Casa, los jefes de la Guardia civil y la Policía, cuyas entidades seguramente cooperarán, como entonces, á la labor del Sr. Alonso Castriño.

Este agradeció á S. M. su nombramiento, así como al presidente del Consejo y al Gobierno por haberle honrado con el cargo; dedicó un recuerdo de cariñoso afecto al señor Fernández Latorre, cuyos pasos piensa seguir en el Gobierno civil, y después de agradecer al Sr. Barro o las frases encomiásticas que le dedicó, terminó saludando á los empleados, á quienes—dijo—considerará como amigos.

Al acto asistieron el gobernador interino, Sr. Cebrano; todos los empleados del Gobierno, los jefes de la Guardia civil, el de la Policía y el comisario de la misma, así como muchos amigos políticos y particulares del Sr. Alonso Castriño.

Notas políticas

En el ministerio de la Gobernación se ha recibido la noticia oficial de haber llegado sin novedad á Sevilla el presidente del Consejo acompañado de su distinguida familia.

Imposición de una gran cruz.

El ministro de la Gobernación, Sr. Barroso, ha impuesto hoy á las doce la gran cruz de Beneficencia al doctor Tolosa.

El acto resultó interesante, concurriendo numerosa y lucida representación de médicos y amigos del ilustre doctor.

Después de breves frases del ministro encomiando la constante y meritoria labor del distinguido patólogo, éste pronunció también un breve discurso dando á todos las gracias, no sólo por el homenaje que le dedicaban, sino por los elogios que de ellos recibió siempre.

Entre plácemes y enhorabuenas terminó el acto tan simpático como honroso para el doctor Tolosa.

Los representantes mineros de Asturias.

Los comisionados representantes de los obreros mineros de Asturias han aplazado su viaje al día más, á fin de poder esperar la resolución de los patronos, que acaso se verifique mañana mismo.

De instrucción pública.

El ministro de Instrucción ha recibido la visita del Sr. Herrero (D. Juan José), quien ha rogado al Sr. Alba que procure fomentar la concurrencia de artistas españoles á la Exposición que actualmente se celebra en Roma.

El presidente de la Federación de Maestros vascos-navarros ha visitado esta mañana al ministro de Instrucción para rogarle que dichos maestros sean equiparados á los del resto de España, dictando una disposición oficial suspendiendo el concurso anunciado para el traslado de dichos maestros.

Así lo ofreció el Sr. Alba, quien recibirá en breve algunas Comisiones de aquellos maestros.

Conferencia interesante.

Conferencia ayer con el ministro de la Guerra y con el presidente del Consejo el jefe del Estado Mayor de Melilla, que ha informado en estas conferencias á los Sres. Canalejas y Luque de cuanto se relaciona con el problema de la guerra y desarrollo de las operaciones militares.

Algo hemos podido traslucir de lo dicho en esas conversaciones, pero no nos creemos autorizados para darlo á la publicidad.

Nos concretamos á recoger las siguientes palabras que el *Heroldo de Madrid* dice anoche haber oído de labios del general Jordana:

«Allí no hay sino hechos gloriosos para la Patria y para el Ejército».

No se puede vaticinar el porvenir; pero creo, sin embargo, que allí hay que resolver un problema, á mi juicio, muy sencillo, aunque revista apariencias difíciles.

Eso creo yo que se hará. Poner término, lo más rápidamente posible, á la actual situación; asegurar nuestras posiciones; afirmarnos emprendiendo la política de atracción necesaria; y procurar con la repatriación de las fuerzas que no sean precisas una economía en los gastos que se ocasiona al Tesoro público. Pero esto—terminó diciéndome—es una opinión mía».

Viaje del presidente.

En el «Andalucía express», que sale de la estación del Mediodía á las diez y cuarenta de la noche, marchó ayer á Sevilla, acompañado de su distinguida familia, el Sr. Canalejas.

En la estación vimos á los ministros de la Gobernación, Fomento, Guerra, Instrucción pública y Gracia y Justicia; á los subsecretarios de la Presidencia, de Hacienda y Gobernación, gobernador civil, alcalde de Madrid, directores generales de Obras públicas, Registros, Prisiones, Administración local, Comercio y Correos y Telégrafos; fiscal del Supremo, Sr. Fornos; presidente de Sala, señor Ruiz Hita; ex ministro Sr. Ruiz Valarino, jefe superior de Policía, comisario general de Vigilancia, coronel del Cuerpo de Seguridad y muchos senadores, diputados y amigos políticos y particulares del Sr. Canalejas.

Éste y su familia recibieron testimonio de vivas simpáticas, tributándosele una afectuosa despedida al partir el tren.

Las negociaciones.

Ayer mañana, á las once y media, estuvo el embajador de Francia conferenciando con el Sr. García Prieto en el ministerio de Estado.

M. Geoffroy salió anoche para Sevilla en el «Andalucía express».

El conflicto del carbón.

Después de haber conferenciado con el señor Canalejas han salido para Oviedo los representantes de los patronos asturianos, donde comunicarán sus impresiones á los compañeros.

Hoy, después de conferenciar con el ministro de la Gobernación, regresarán á Asturias los comisionados de los obreros mineros.

Tanto los obreros como los patronos volverán á Madrid la semana próxima para ultimar las negociaciones sobre el problema que los interesa.

Comisión de subsistencias.

Presidida por el alcalde ha celebrado su cuarta sesión la nueva Junta de subsistencias, quedando sobre la mesa para su estudio un extenso y luminoso informe referente á la organización del Matadero y un voto particular presentado por uno de los vocales de esta Subcomisión.

Contra un privilegio.

Ahora resulta que la cesión hecha por el Municipio de parte del Parque á la Sociedad colombófila fué previo acuerdo de la Corporación.

Como tal cosa es contraria á la ley por la que se concedió el Retiro al pueblo de Madrid, el alcalde echará abajo dicho acuerdo y ordenará inmediatamente que la Colombófila deje libres los terrenos que hoy ocupa.

DE PALACIO

Esta mañana ha estado en el regio alojar á ofrecer sus respetos al Monarca el general Jordana, que ha llegado de Melilla.

A la una ha tenido lugar un almuerzo regio íntimo en honor del ex presidente de la República mejicana, D. Porfirio Díaz, y señoras.

Al almuerzo asistieron las Reales personas y los Sres. Bastegui, el general Polavieja y su señora, jefe superior de Palacio, camarera mayor, dama de servicio y ayudantes de guardia.

Los Reyes enseñaron á los Sres. de Díaz las habitaciones de Palacio, despidiéndose luego de la Reina, y el Rey los acompañó á ver la Armería y Caballerizas.

Los Sres. de Díaz se mostraban encantados por las atenciones regias recibidas.

La Reina Victoria salió esta mañana en coche con su hermano el príncipe D. Leopoldo, regresando al Alojzar cerca del medio día.

El Rey pasó la tarde en el juego del polo con el marqués de Viana y varios aristócratas jugadores.

Asociación de señoras presidida por S. M. la Reina doña Victoria Eugenia para arbitrar recursos á favor de los heridos y familias de los muertos en campaña.

Recibido hasta el 30 de Marzo 364.490,48 pesetas.

Ingresado en el día de hoy: Recibido por intereses de 1.º de Abril de un resguardo de depósito de 161.500 pesetas nominales Dauda 4 por 100, 1.292.

D. J. Espeleta, coronas 10, negociadas á 110,75, 11,05.

Sr. Roig de Lluis, segregado militar de la Embajada de Viena, coronas 20, 22,15. Total, 365.821,68.

Información de Guerra

Escuela de Guerra.

Se concede el reintegro en la Escuela Superior de Guerra al capitán de Infantería don Fernando Martín.

Vuelta á activo.

Se ha concedido la vuelta al servicio activo al comandante de Infantería, en situación de reemplazo, D. Saturnino Añus.

Licencia.

Se conceden seis meses de licencia por asuntos propios al capitán de Infantería don Enrique Ortega.

Matrimonios.

Se han concedido Reales licencias para contraer matrimonio á los capitanes de Infantería D. Juan Labrador, D. Angel Urrezletia y D. Leandro Ibor; primer teniente D. Arturo Ruiz; y segundo de la Escala de reserva don Eleuterio Tendero.

Destinos en Oficinas.

En el Cuerpo de Oficinas Militares han sido destinados:

Archivero tercero D. Victoriano Martínez á la capitania general de la tercera región; oficial segundo D. Santiago Ortiz Rodríguez, á excedente en la cuarta; oficiales terceros D. Marcelo Orcajo, á la capitania general de la sexta; D. Domingo García Arroyo, á la subinspección de la cuarta región; D. Victor Alvarez Díaz, á la de la sexta; D. Eugenio Gutiérrez García, á excedente en la primera, y D. Diego Ollero Morente, á excedente en Melilla.

Ayudante.

Ha sido confirmado en el cargo de jefe á las órdenes del intendente D. Norberto Viñuela, el subintendente de segundo D. Manuel Conrotte.

Ascensos.

Han ascendido en el Arma de Infantería los tenientes coroneles D. Norberto Pisarro, D. Francisco Pierra y D. Enrique Rodríguez Morcillo.

Comandantes: D. José Armengual, don Epifanio Moriones, D. Manuel de Quers, don Leopoldo Ortega, D. Alfredo Alvarez Arredondo, D. Aurelio González, D. Juan Sanz, D. Alonso Pérez, D. José Artal, D. Eustaquio Yaque, D. Alicia Borda, D. Benifacio Ortega, D. Lorenzo Lombarry y D. Luis Seria.

Capitanes: D. Salvador Fernández, D. Félix Molina, D. Manuel Gil, D. Aurelio Osla, D. Manuel Moreno, D. Emilio Fernández, D. Pedro Suárez de Deza, D. José Mc Inis, D. José Lapuna, D. Justo Oive, D. Felipe Sánchez y D. José Cañamaque.

Primeros tenientes: D. Evaristo Davila, D. Alfonso Ferrer, D. Luis Moreno, D. Eduardo Barado, D. Rafael Barado, D. Arturo Herrero, D. Luis López Ortiz, D. Esteban González, D. José Latorre, D. Juan Gutiérrez, D. Manuel Echeburque, D. Enrique Daponsa, D. Francisco Muñoz, D. José García Alvarez, D. Arturo Ruiz, D. Manuel García Alvarez, D. Julián de Castro, D. Emilio Alvargonzález, D. Carlos Delgado, D. Félix Manolar y D. Fernando Pinedo.

Escala de reserva: capitán D. Alberto López Jiménez; primeros tenientes D. Crispín Gabino y D. Ubaldo Vegas.

En Intervención seceden á comisarios de Guerra de primera y segunda D. José Casanave Pérez y D. Javier Obregón Sánchez; á comisarios de Guerra de segunda los oficiales primeros D. Samuel Oñate Ramirez, D. Aurelio Gómez Cota y D. José León Arroyo.

Visitas al ministro.

Hay hoy visitado al ministro de la Guerra los generales Azcozraza, Serrano y Rendós y el coronel Fernández Silvestre.

Publicaciones

El número de la Revista general de Marina correspondiente á mes de Marzo publica el sumario siguiente:

Del nuevo personal para dotar la escuadra, por el capitán de corbeta D. Antonio Roji.—Reflexiones, por D. José María de Gualde.—Manejo marítimo de los modernos buques de guerra, por el capitán de corbeta D. Carlos Suanzes (continuación).—Historia oficial de la guerra marítima ruso-japonesa (continuación).—Neurología.—Notas profesionales por la sección de información.—Austria: acorazado «Viribus Unitis».—Brasil: acorazado «Rio Janelro».—Francia: la cuestión de la pólvora B.—Inglaterra: pérdida del submarino «A-3».—El crucero acorazado de «Lions».—La oración del Estado Mayor.—Italia: el armamento de los futuros acorazados italianos.—Japón: presupuestos.—El poder naval (continuación).—Bibliografía.—Sumario de revistas.

Elementos auxiliares de una escuadra de combate

Las antiguas flotas de vela tenían, hasta cierto punto, una incontestable superioridad sobre las actuales. Porque si disponían de viveres en el sollado y de municiones abundantes en los pañoles, podían permanecer en el mar durante muchos meses, sin tener necesidad de tocar tierra.

He aquí algunos ejemplos de lo que decimos: Suffren, sin otra base de aprovisionamiento que una playa casi desierta en las costas de la India, pudo hacer frente, por más de un año, á los ingleses.

Nelson, después de estar más de seis meses en Tolón, zarpa rápidamente con rumbo á las Antillas en persecución de Ville-neuve, sin dar cuenta á su Gobierno de su rápida partida.

Y las escuadras inglesas, bordeando años enteros frente á Brest, únicamente mandaban, aisladamente, á sus barcos á los Arsenales cuando había precisión ineludible de carenarlos.

Ahora, es cierto, que el vapor ha libertado al barco de la esclavitud del viento. Pero le ha sometido á otra no menos dura. La del combustible. Porque si bien el vapor ha modificado radicalmente las condiciones del barco de guerra, no ha sucedido lo propio con las distintas fases de las guerras marítimas, pues siempre habrá bloqueos, retiradas, persecuciones y raido, como nos lo ha demostrado la última guerra naval moderna, ruso-japonesa, caudal inagotable de provechosas enseñanzas.

Una vez comenzadas las hostilidades, las escuadras de combate que se hallen alejadas de sus bases de operaciones no pueden contar sino con los propios recursos. Los tratados internacionales que se refieren á la neutralidad, impide la presencia de los barcos en los puertos de las naciones no beligerantes, más de veinticuatro horas, y en ellos hacer otro carbón que el absolutamente indispensable para poder ganar el puerto más próximo.

Ahora bien, ¿debe una escuadra alejarse de su dicha base de operaciones sin disponer de otros recursos que los suyos propios? Los partidarios irreductibles de la ofensiva á todo trance contestan rotundamente que sí, pero á ello hacemos observar nosotros que pudiendo prolongarse más de la cuenta la busca del enemigo, no huelga, ni mucho menos, el concurso de elementos auxiliares, que contrarresten, en lo posible, la situación crítica que las circunstancias determinen.

No se debe olvidar que los modernos acorazados que hayan de navegar á razón de 18 millas por hora consumen en seis días su combustible, y aunque moderen su marcha á 14 millas, sus carboneras quedan vacías á los doce días. Podrá parecer mucho tal interregno en tiempo de paz, pero ya no es lo mismo cuando se verifican grandes maniobras, durante las cuales no pasan cuatro días sin que los barcos se reposten, y aquél resulta muy corto en tiempo de guerra.

Y nada digamos por lo que respecta á los contratorpederos de 300 toneladas, porque en éstos el radio de acción que les permite sus carboneras no excede de 1.500 millas.

Así pues necesario es reconocer que el principal inconveniente con que tropieza una escuadra en alta mar es el aprovisionamiento de su combustible. Problema es éste, cuya resolución parece fácil y hace que su estudio no preocupe grandemente. A última hora, y cuando la necesidad urge, parece obviarse la dificultad con el alquiler ó embargo de unos cuantos vapores mercantes, y asunto concluido. Y á quienes tal piensan hemos de salirles al encuentro diciéndoles: que si es muy cómodo el hacer carbón en una rada perfectamente abrigada y disponiendo de ante mano de chalanas y remolcadores que lleven el combustible al costado del barco, resulta en cambio difícilísimo en rada abierta y desprovista de dichas barcazas y remolcadores.

Tal asunto no puede descuidarse y hay que seguir el ejemplo que, en esto y otras muchas cosas, nos dan algunas Marinas del mundo.

Una de ellas, la norteamericana, bate el record de este progreso.

Dispone de una verdadera flota de buques carboneros, y alguno de éstos puede transportar hasta 12.000 toneladas de carbón. Se hallan provistos de aparatos tan perfeccionados, que pueden traspasar en alta mar su carga de modo rápido y seguro. En un reciente viaje de la escuadra del Atlántico, el *Sout Carolina* embarcó en muy pocas horas y al largo 1.600 toneladas de carbón.

Y es tal la importancia que dan á estos buques auxiliares, que en el año último han puesto la quilla á cuatro de ellos, capaces cada uno de transportar 12.500 toneladas de carbón y 800 de petróleo, con un desplazamiento de 19.000 toneladas y una marcha de 16 millas.

Por su parte los ingleses, aunque no han llegado á tanto, conceden el valor que tiene á dichos elementos auxiliares; y por ello han convertido en barcos carboneros á tres de sus antiguos cruceros. Y á su vez los franceses estudian muy detenidamente el asunto, pensando, y con razón, que si dificultades ofrece repostar de carbón á sus escuadras de alta mar, aun son mucho mayores la de proveerlas del petróleo que necesitan, no muy fácil de hallar en las cantidades que se precisan, en cualquier puerto.

Tan útiles como los buques carboneros es, para las escuadras, disponer de un barco taller.

En las enciclopedias industriales que constituyen hoy los barcos de guerra, las averías se producen frecuentemente y más particularmente en las unidades de poco tonelaje y mucho andar. Y como la velocidad es una cualidad estratégica y táctica que cada día adquiere más importancia, hay que prevenir el remedio de lo que la puede aniquilar completamente.

Basta recordar lo que ocurrió á los cruceros rusos en su guerra con el Japón. Su velocidad de 23 millas por hora quedó reducida á 12 por efecto de haber recibido en sus chimeneas algunos proyectiles.

Un ventilador que no funciona, una bomba de alimentación reducida á la impotencia un tubo roto ó deformado, y la marcha del barco pierde lo menos 10 millas.

Cierto es que los acorazados disponen de un embrión de taller á bordo; pero no lo es menos que tal taller es forzosamente insuficiente para las reparaciones de las piezas gruesas de máquina, de artillería y fundición. Además, no hay que perder de vista que durante las hostilidades la vida es muy dura y trabajosa en las escuadras y no puede exigirse un esfuerzo superior al que determina el servicio de mar al personal mecánico que las tripulan.

Y aunque partamos del supuesto que una sola batalla decida el éxito de la campaña, á aquella precederán escaramuzas y combates parciales en los cuales se han de producir grandes ó pequeñas averías, cuya reparación conveniente é inmediata se impone, si se ha de conservar la integridad del poder naval.

El almirantazgo inglés no ha vacilado en lo de dotar á cada una de sus fuerzas navales independientes de un barco taller. Las tres grandes divisiones de la *Home Fleet* poseen, respectivamente, al *Cyclops*, *Asistance* y al *Agnarino*. Los tres son barcos de 12.000 toneladas y 12 millas de velocidad, que montan, además de un poderoso taller de reparaciones, varios aparatos destilatorios, capaces de suministrar al día mil toneladas de agua dulce.

El *Motherships*, barco auxiliar creado por Inglaterra, del cual tiene en servicio siete, y adoptado también por Alemania y los Estados Unidos, es de gran necesidad para los contratorpederos de escuadra que sólo pueden disponer, por efecto de su velocidad, de un taller insignificante, porque, además de la ayuda y protección

que les presta, transporta el material de que precisa. La utilidad de estos barcos se evidencia con sólo considerar que los mayores contratorpederos disponen de cuatro tubos, y admitiendo que cada uno puede ser dotado de cuatro torpedos, ¿qué sucedería no teniendo á bordo repuesto de ellos, en el caso de que tengan que lanzar dos á la vez sobre un mismo punto?

Y por último, otro de los elementos navales auxiliares es el barco-hospital. Es una necesidad suprema en la batalla marítima, donde rara vez ondea la bandera bienhechora de la Cruz Roja.

Y como para barcos-hospitales no basta improvisarlos, utilizando un buque cualquiera, pues que á su bordo hay que instalar sala de operaciones, salas de heridos y enfermos, farmacia y tener á su frente un personal numeroso é idóneo, prevenir la existencia de tales barcos es un deber de humanidad.

Pero aun haciendo caso omiso de este deber, hace falta en los combates navales evacuar los heridos, después de librados, en primer término por desembarazar á las naves combatientes de tan grave impedimenta; y en segundo, para evitar á los que se libraron de esta vicisitud el espectáculo que ofrece la vista de dichos desgraciados, que conturba el ánimo y debilita el espíritu.

Tan radical fué el procedimiento que en esto observaron los rusos en la campaña japonesa, que no titubearon después de algún combate, en arrojar al mar sus heridos amarrados á flotadores, un gran número de los cuales recogieron los japoneses.

Se concilian ambos extremos situando los barcos auxiliares en los puntos prefijados de antemano por el comandante en jefe, é incumbencia será de los Estados Mayores el tenerlos pronto para el remedio de las necesidades que se originen.

Y ahora que España construye escuadra, debe pensarse en asunto tan primordial como el que exponemos para evitar, no deficiencias en la misión que le corresponde, y si verdadera imposibilidad de cumplirla por la carencia de los elementos auxiliares que completan su eficacia.

Por la traducción, I. B. C.

EL AGUILA Preciados, 3.-Madrid TELEFONO 661

Grandes macenas de ropas confeccionadas para caballero, señora, niños y niñas.—Camisería, género de punto, corbatería, guantería, sombrerería, zapatería, bisutería, bastones, paraguas, mantas y artículos para viaje.—Géneros especiales para uniformes y para toda clase de prendas á medida.

Precios fijos.—Ventas al contado

Para los días de Cuaresma

Empanadas de salmón, langosta, merluza y sardinas, á 50 céntimos. Pastelitos de anchoas, salmón, langosta y merluza, á 15 céntimos.

Exquisitos postres de Chantilly.

TRIPOLITANIA Príncipe, 4. — Teléfono 3.774.

Exquisitos merengues helados á 15 céntimos.

Conchas de mantecado helado á 25 céntimos.

Meriendas para viaje desde 4 pesetas.

TRIPOLITANIA Príncipe, 4. — Teléfono 3.774.

Imp. y Lit. EL PORVENIR MARTÍNEZ DE VELASCO Y COMPAÑIA PIZARRO, 15.—TELÉFONO 3.444.—MADRID

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

Desinfección de bares por el Ozonopino Ruy-Ram

Se trata de un enérgico desinfectante, combinación de esencias rica en ozono, con el trioximetileno (formalina). Hay un aparato Ozonopino que colocado en una habitación, camarotes ó jardines, él solo se encarga de la evaporización del desinfectante ozonopino. También hay unas jaboneras para el jabón líquido RUY-RAM, que vierten mecánicamente el jabón necesario para un lavado (un gramo), no existiendo peligro de contagio para una segunda persona, como sucede con la pastilla. De venta en perfumerías, droguerías, bazares médicos, etc. Por mayor, el higienista inventor ISIDORO RUIZ, CARRETAS, 37, PRINCIPAL, MADRID

Talleres de maquinaria RAFAEL MANZANO Construcciones metálicas. Se hacen toda clase de reparaciones, tanto en los cascos como en las máquinas y calderas de los buques. Construcción de tubería de cobre, hierro y acero para altas y bajas presiones. Especialidad en aleaciones para fundir metales. TODOS LOS TRABAJOS CON RAPIDEZ Y ECONOMIA SILENCIO, 4, y SAN JUAN DE DIOS, 26 Cádiz. CASA FUNDADA EN 1900

EL SIGLO XX Fuencarral, 6, Madrid. Aparatos para luz eléctrica: : Vajillas de todas las marcas: : Cristalerías: : Lavabos y objetos para regalos.

LA MALLORQUINA Y SAN JOSÉ. Confiterías, Pastelerías, Café y Restaurants. - : José Quirós Pérez : - Constitución, 88, 90 y 147 San Fernando (Cádiz)

- REUMA - Gota, Arenillas, Cálculos úricos, y enfermedades del riñón, se curan con la PIPERACINA VILLEGAS granular y efervescente, la más antigua y preferida de la clase médica. VILLEGAS: Plaza del Ángel, 16 Y ALCALA, 72, MADRID Y PRINCIPALES FARMACIAS

GRAN RESTAURANT Y CAFE DE ASPRON HERMANOS EN LA PLANTA BAJA Y ENTRESUELO Plaza de Santo Domingo, número 18 SERVICIO A LA CARTA — PRECIOS ECONOMICOS Especialidad de la casa: café 20 cts. taza en las mesas y 15 en el mostrador

Siloniz y Supervielle. - Comisiones, Consignaciones, Tránsitos, Seguros - Depósito de carbones minerales en el Trocadero. Oficina: Isabel la Católica, 24.-Cádiz

Carmen, 6 y 8, y Tetuán, 25

Bazar Colón

Carmen, 6 y 8, y Tetuán, 25

PRECIO FIJO

PRECIO FIJO

Gran surtido en ropas hechas y á medida. Inmensa variedad en camisas, sombreros, paraguas, bastones, corbatas, pañuelos y géneros de punto.

Preparatorio para la Armada **COLEGIO VILLENA** Constitución, 59 San Fernando

En este acreditado Centro de enseñanza se cursan las asignaturas para el ingreso en la Armada, contando, además del Director, con acreditados Profesores, pertenecientes á distintos Cuerpos de ella.

El local donde se halla instalado es amplio, ocupando un hermoso edificio en la calle principal de dicha población, donde no se ha escatimado medio de hacerlo perfectamente higiénico. Una clase de gimnasia diaria facilita el desarrollo físico de los alumnos. Los honorarios son:

INTERNOS..... 125 PESETAS DE PENSION
MEDIO PENSIONISTAS..... 100

y por la enseñanza 50, 40 ó 30 pesetas, según el grado de adelanto en que se hallen.

En vista de la próxima apertura de la Escuela Naval, se hallan en todo su desarrollo las clases especiales para el ingreso en la primera convocatoria. Para informes y reglamentos dirigirse al Director.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Triana, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartal, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortagal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibatzábal, 742; Luchana, 395; Cab Santa María, 156.

Salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.—Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio quincenal entre Bayonne y Burdeos.—Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

“VINCITOR” Certificado del Laboratorio Municipal de Madrid: No contiene ninguna substancia perjudicial ni tóxica. En consideración á lo expuesto, es de BUENAS CONDICIONES como loción.

EL VINCITOR es el restaurador por excelencia del cabello; es el único y verdadero preparado en el mundo contra la calvicie, canicie y peladas, evitando la salida de nuevas canas.

EL VINCITOR es el rey de los piligones, detiene la caída del cabello, dándole fuerza y vigor como en la mayor juventud; limpia completamente la cabeza de caspa y peluculas.

EL VINCITOR, por sus excelentes cualidades de composición y aroma, es indispensable en el tocador, usándolo la alta aristocracia y los más célebres artistas del mundo, con sorprendente y maravilloso resultado.—La correspondencia y pedidos á nombre de P. Ballesteros Sebastián.

En España..... 30 pesetas.
En el extranjero..... 40 francos.

Depósito general: Carretas, 27 y 29.—Apartado de Correos 544

Gran Farmacia Tarifa Militar

Preciados, 39, y Veneras, 7

Licenciado A. de PINA

Teléfono 184. Servicio á domicilio.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construcción and Armaments C.º Ltd. at Aarrow-in-Furnes); fábrica de cañones, cañones y blindajes de Scheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knet, para proyectiles; poligonos de Kekmeala y Eynaford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Buriak», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Kator», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Per el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuchers» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Jmilton», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vangango», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

LIQUIDACION DE MUEBLES

Mariano Maldonado

GRANDES REBAJAS por expropiación para la Gran Vía.

Jacometrezo, 36 y 38, bajo y principal

y Mesonero Romanos, 30.—Madrid.

(No comprar sin visitar esta casa.)

Antonio Poblete Manzano

APODERAMIENTOS

para militares en activo, del Ejército y Marina, retirados y pensionistas.

GESTION GRATUITA

uno por ciento de comisión de las cantidades á percibir.

Carranza, 16.—Madrid

SASTRERIA DE LA ARMADA

JOSÉ MULERO

MAESTRO PROCEDENTE DE APOSTADERO

Confecciona toda clase de uniformes, con especialidad para la MARINA.

Se arreglan toda clase de prendas al nuevo modelo.

Trajes de paisano desde 75 pesetas.

Se admiten géneros para toda clase de prendas.

MAYOR, 36.—Entrada: San Felipe Teri, 3, entre Puerta.—LLEIDA

Diario de la Marina

PRECIOS DE SUSCRIPCION

Madrid: Un mes, 1,50 ptas.; trimestre, 4,50; semestre, 9,00; año, 18.

Provincias: Trimestre, 5 pesetas; semestre, 10; año, 20.

Unión postal: Año, 60 pesetas.

Extranjero: 70 pesetas

Número suelto: 5 CENTIMOS

Servicios de la Compañía Trasatlántica

Línea 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, ó sea: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 27 Marzo, 24 Abril, 22 Mayo, 19 Junio, 17 Julio, 14 Agosto, 11 Septiembre, 9 Octubre, 6 Noviembre y 4 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro meses, ó sea: 23 Enero, 20 Febrero, 19 Marzo, 16 Abril, 14 Mayo, 11 Junio, 9 Julio, 6 Agosto, 3 Septiembre, 1 y 29 Octubre, 26 Noviembre y 24 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 Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de New-York. Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 25, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 27 y de Habana el 20 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.

Línea de Venezuela Colombia.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 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 Sabanita, Curaga, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para todos los puertos de Venezuela y Colombia en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de Navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con trasbordos y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curaga y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

Línea de Buenos Aires.

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

Línea de Canarias, Fernando Póo.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, directamente para Tánger, Casablanca, Marrakech, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

Regreso de Fernando Póo 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 da alojamiento muy cómodo y trato especial, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite pasaje y carga con expedientes 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 exportadores.—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 Muestras que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

Línea de Cuba Méjico.

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

Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

Francisco Guerra Jiménez SUCESOR DE PORTILLO Y GUERRA

Comerciante y Contratista en vestuario de Ejército y Marina

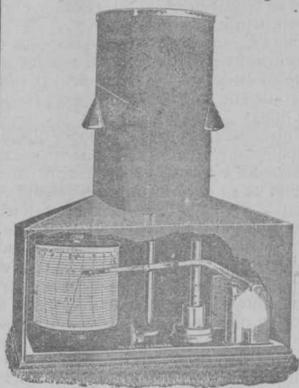
COLUMELA, 37 (esquina á la de San Francisco), CÁDIZ

Julían Pescador

Sastrería Militar y Paisano. Rambla de Santa Mónica, 9, 1.º BARCELONA

Especialidad en los uniformes de la Marina de guerra y Compañía Trasatlántica. Grandes rebajas y economías para las clases subalternas. Impermeables á medida y trajes y abrigos para señoras y niños.

DALMAU MONTERO, S. en C.



Barómetros, Higrometros, Termómetros, Anemómetros, Gemelos de teatro y de campaña, Aparatos de física, Cintas, Metros, Niveles de todas clases, Estuches de compases, etc.

Fabricación y reparación de aparatos de medida eléctrica

Ronda Universidad, 20 BARCELONA

Fuentes, 12 (junto á Arenal) MADRID



Baltasar Garriga Escarpanter

Manufactura general de Goma y Amianto para Maquinaria, Agricultura, Marina, Electricidad, Cirugía, Juguetería, Sports.

TRAJES Y ACCESORIOS PARA BUCEAR

Despacho: Rambla Santa Mónica, 12. Teléfono 33.

Fábrica: Pasaje Wifredo, 8 (D. E.) Teléfono 34.

BARCELONA

Saturnino Baras SUCESOR DE GENARO MENENDEZ

EFFECTOS NAVALES

Nacional, 16 y 17 (Barceloneta).—BARCELONA

Teléfono núm. 473

BELLEZA É HIGIENE

Depilación eléctrica.—Manchas y defectos de la piel.—Desarrollo de senos y obesidad.—Consulta reservada. de 2 á 4.

Mesonero Romanos, 33, entresuelo.

Se atiende á domicilio y por correo.—Se aplica la electricidad y se dan masajes.

Sociedad de Crédito Mercantil

FUNDADA EN 1863.—CAPITAL SOCIAL: PESETAS 25.000.00

CALLE ANCHA, NÚM. 11.—BARCELONA

Cuentas corrientes de caja.—Depósito de valores.—Préstamos y créditos en cuenta corriente.—Operaciones de Bolsa.—Cámara de seguridad especial para

Cajas con compartimientos de alquiler desde 28 PESETAS anuales. Este servicio está abierto al público durante todo el día con carácter permanente.

F. S.

(FAST & SAFE)

Servicio diario de Automóviles

ENTRE SAN FERNANDO, ALGECIRAS

y puntos intermedios.

RAPIDEZ — SEGURIDAD — ECONOMÍA

DIRECCION TELEGRAFICA:

«AUTOS» Algeciras.—«AUTOS» San Fernando.

Para más detalles y viajes especiales, dirigirse:

EN ALGECIRAS

D. Alejandro Ivison. — Oficina Automóviles,

Sur del Río.

EN SAN FERNANDO: La Mallorquina.

Antigua Casa Rosel

FUNDADA EN 1837

SUCESOR:

R. ALSINA Y RAMILLO

Plaza Palacio, 13, Barcelona

Teléfono 2.512

Instrumentos de precisión para

Ciencias, Artes, Marina, etc.

Observación de cronómetros

y compensación, á bordo, de

compases THOMSON (Klein)

á cargo de personal competente

Representantes exclusivos

de la casa

KELVIN JAMES WHITE

de GLASGOW

MIGUEL GALVEZ

Cruz, núm. 1.—Madrid.

Compro toda clase de sellos fiscales de Fernando Poo, Guinea y Elobey, desde 1896 á 1907, nuevos ó usados.

También compro toda clase de sellos para coleccionar.

Dirigir muestras con precios.