

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIII

Redacción y Administración: Almirante, 15, bajo.—Teléfono 2.331

Madrid, Jueves 10 de Agosto de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.119

A bordo del "Numancia,"

La clemencia y la justicia.—Errores de "El Mundo,"—La disciplina y la pena de muerte.

Heraldo de Madrid, periódico de ideas avanzadas, el más radical de los diarios monárquicos españoles, dice anoche, hablando del fusilamiento ejecutado a bordo del «Numancia», que «en el caso de que se trata se ha buscado un *mínimum de garantía* para el orden y la disciplina en los buques de la Armada, y que era imposible prescindir de la aplicación rigurosa del Código penal de la Marina de guerra».

Esta declaración que revela un alto sentido de la realidad y un alto espíritu de justicia, contrasta con las sensiblerías extrañas y las doctrinas tenelencosas de *El Mundo*, periódico más conservador que liberal, más imperalista y militarista que otro alguno.

«Recurrimos a las grandes palabras —dice— porque nos duele ver derramada la sangre de nuestros compatriotas, y porque si deseamos que la justicia cumpla con sus altos principios, también aspiramos a que la clemencia acuda a los desdichados sometidos a la sabia y prudente decisión del Tribunal militar.»

«El presidente del Consejo —añade después el mismo colega— no podía hacer otra cosa más que esforzarse, como se esforzó, en pedir clemencia para los desgraciados marineros. La pena de muerte no está todavía extrañada de nuestros Códigos. Canalejas es absoluta y totalmente abolicionista. Se estremece de pensar que las leyes puedan suprimir a los hombres, compatriotas nuestros, durante su mando.»

No nos explicamos la extraña actitud de *El Mundo*, ni su singular criterio, a todas luces peligroso e inoportuno en las presentes circunstancias. No hay un solo Código de justicia militar que no registre entre sus penas la pena de muerte. Aun en las contadísimas naciones en que se suprimió del Código penal ordinario la pena capital, sustituyéndola por el bárbaro suplicio del aislamiento perpetuo, se mantiene la última pena en los Códigos del Ejército y de la Armada.

Hablar de clemencia cuando se trata de la disciplina en los buques es un agravio a la justicia y al buen sentido.

Suponer que el presidente del Consejo de ministros se esforzó en atenuar la severidad del Consejo de guerra al aplicar las leyes de su especial jurisdicción es un agravio a la rectitud, a la discreción, a la clara inteligencia del Sr. Canalejas.

Estamos autorizados para desmentir rotundamente esa afirmación gratuita y absurda.

El Sr. Canalejas ha conocido el fallo del Consejo de guerra después de haberse dictado, y no ha influido, ni podía influir, ni en un sentido ni en otro en el ánimo de los jueces. Ni aun intentándolo lo hubiera conseguido. Los marinos españoles, en este y en todos los casos, reclaman la autonomía de su jurisdicción, consagrada por las leyes españolas.

El Consejo de guerra ha aplicado el Código penal de la Marina en todo su rigor, con un recto espíritu de justicia, sin extralimitarse en lo más mínimo, con absoluta independencia y oyendo sólo la voz de su conciencia al apreciar la responsabilidad de cada procesado por la prueba practicada en la sumaria, y aplicando después inexorablemente la ley escrita.

Ni el jefe del Gobierno ni el prestigioso ministro de Marina han intervenido en el fallo. Uno y otro saben que el único caso en que la clemencia o la debilidad constituyen un verdadero crimen de lesa Patria es aquel en que se trata de quebrantar la disciplina militar.

Un Ejército sin disciplina es un absurdo. Una tripulación sin disciplina es la imposibilidad de navegar, es la pérdida del barco, es el caos.

Ni se puede suprimir la pena de muerte, único freno adecuado y saludable,



EXTRACCION DEL «MAINE»

Vista al interior del cofferdam cuando el nivel del agua descendió cinco pies.—La parte curva señala el centro de la explosión. La enorme barra curva que se ve a la derecha es la grúa. La masa a la izquierda es la cubierta de acero lanzada por el choque de la explosión.

en los ejércitos y en los buques de guerra, ni se pueden decir ciertas cosas sin madurarlas antes mucho.

No nos mueve la pasión en estos juicios; bien lo sabe nuestro querido colega *El Mundo*, con el que hemos mantenido y mantenemos en otros problemas muchos puntos de contacto. Su cultísimo colaborador D. Tomás Maestre piensa, de seguro, como nosotros.

Y si no pensara como nosotros, peor para él, ¡y adiós sus patrióticos ensueños de reconstitución militar y de expansiones territoriales!

La verdad de lo ocurrido

Una conspiración republicana.—Propósitos de los rebeldes.—Su fracaso.—La opinión de algunos marinos.

Nuestros informes particulares coinciden casi por completo con la versión dada a los periodistas por el señor presidente del Consejo.

Antonio Sánchez, fogonero del «Numancia», no era un anarquista, sino simplemente un revolucionario afiliado al partido republicano.

De acuerdo con otros seis tripulantes del buque, y creyendo contar con la adhesión de unos veinte marineros más, concibió el propósito de apoderarse del «Numancia», empezando por amarrar a los jefes y oficiales, hacerse cargo del puente, de las máquinas y del timón, proclamar la república a bordo y dirigirse a Málaga, donde esperaba encontrar amigos y correligionarios dispuestos a secundarle.

En la madrugada del día 2 dispuso Antonio Sánchez poner en práctica su plan. Consistía éste, en primer término, en apoderarse del oficial de guardia y sucesivamente de todos los jefes y oficiales del buque.

Los rebeldes, armados de fusiles, intimaron al teniente Sr. Luna para que se entregara. La serenidad y el arrojo del teniente Luna hizo abortar la sedición.

Desarmados, por una parte, al ver que sus gritos de «a las armas», que «vienen los moros», y más tarde el de «viva la República», no hallaron eco ni siquiera en los marineros previamente comprometidos, é intimidados y sorprendidos al mismo tiempo por la resolución enérgica del teniente Luna y el condestable de vigilancia, los rebeldes depusieron su actitud y entregaron las armas.

Inmediatamente fueron reducidos y llevados a la barra, evitándose con ello una verdadera catástrofe y una dolorosa vergüenza para la Marina española.

He ahí la narración escueta, pero exacta, de lo sucedido a bordo del «Numancia» en la madrugada del día 2; ni más, ni menos.

Al conocer la sentencia, que impuso una pena de muerte y seis reclusiones

perpetuas, hemos procurado indagar la opinión de algunos marinos.

Todos reconocen que, si el hecho por sus pocas ramificaciones y la facilidad con que se redujo a los rebeldes no tiene trascendencia política, constituye, sin embargo, un delito gravísimo de indisciplina militar.

Ni uno solo considera excesiva la sentencia, en el sentido de su severidad, y algunos, la mayoría, opinan que el Consejo de guerra se ha inclinado un tanto a la benevolencia.

Pero conste que ni el Gobierno, ni el ministro de Marina, ni el jefe del Apostadero han intervenido directa o indirectamente en las decisiones de los jueces, que han obrado con absoluta independencia.

¿Fusilamientos?

Con esta interrogación trataba el lunes de causar un efecto el diario republicano *España Libre*.

Hoy, llena nuestra alma de dolor, podemos contestar afirmativamente a esa pregunta.

Fusilamiento, sí; un desgraciado que vestía el honroso uniforme de la Marina española ha tenido que expiar, en la flor de su vida, una estúpida intencionalidad de la que fué mero ejecutor, pero de la que no es el principal culpable.

Otros acabarán sus días en afrentoso presidio.

La Justicia militar ha cumplido su misión suprema con tristeza profunda; la disciplina ha quedado en su puesto; el orden no ha sido turbado, gracias al heroísmo del bravo oficial que, en el momento de la revuelta iniciada, ocupaba el puesto de honor en la historia naval blindada.

Pero, después, secas nuestras lágrimas, es preciso decir la verdad al país, y decirse la al Sr. Canalejas.

Ya habrá observado éste cuál es la consecuencia de su magnánimo proceder con los enemigos de las instituciones, del Ejército, de la Marina y de cuanto significa orden y tranquilidad.

A sus deseos nobles de concordia, de paz y de armonía responden los radicales minando el espíritu de las dotaciones y produciendo en una de ellas algo que aún no está aclarado, pero cuya finalidad resulta desde luego imbecil.

¿Qué podrían haber hecho los revoltosos del «Numancia» si hubiesen logrado apoderarse del buque? Absolutamente nada. Los demás barcos de la escuadra, saliendo en su busca, no habrían dado tiempo a su inexperta tripulación para ejecutar el menor acto vandálico.

Y si por alguna casualidad una fuga hábil les hubiese salvado momentáneamente de la persecución, tal vez la rendición de los sublevados se habría efectuado ante la intervención de algún pabellón extranjero.

¡Cuánta vergüenza y cuánta imprevisión!

Por fortuna, la buena marcha de servicios y el celo de los oficiales y clases han sido valederos suficientes para que se estrellase una asonada que no el tuvo menor viso de éxito.

Pero la sangre derramada debe caer sobre la conciencia de los inductores, si es que tienen alguna, lo cual nos permitimos dudar.

J. H.

Haciendo justicia a nuestra Marina de guerra

A continuación publicamos algunos párrafos de los editoriales publicados ayer por nuestros queridos colegas *La Correspondencia Militar* y *El Ejército Español*, en los que se rinde a la Marina española el tributo de admiración respetuosa que ha merecido siempre de la opinión imparcial.

La Correspondencia Militar: «Ese cuadro hermoso que ha ofrecido la Marina de guerra, la calumniada y vilmente abandonada Marina de guerra española, reprimiendo la indisciplina con arrojo y rapidez, primero; castigándola después sin ensañamiento, sin exageración, sin pasión, es un cuadro consolador que evidencia la imposibilidad absoluta de derrocar en este país instituciones que tan leal y dignamente están defendidas, la imposibilidad absoluta de lanzar a la Nación por el camino de la descomposición vergonzosa y de la anarquía denigrante que se contempla en Portugal. El país, la opinión sensata, las gentes serias y exentas de mezquinos anhelos, pueden, pues, vivir tranquilos: la Marina y el Ejército en España, hoy, como ayer y como siempre, han sido y serán la salvaguardia firme e inquebrantable del honor y de la tranquilidad de la Nación.»

El Ejército Español: «El Consejo de guerra y todas las autoridades judiciales y gubernativas, han obrado en este triste caso de la «Numancia» como debían, como la ley exigía. Cuantas precauciones eran precisas para dar a la sentencia toda la autoridad de un análisis minucioso de los hechos, han sido tomadas. Aun siendo flagrante el delito, vino el buque de Tánger a Cadiz para que hubiera auditor que interviniese en el proceso; después se han tomado cuantas declaraciones han sido precisas, y el Consejo ha deliberado largamente, examinando toda la prueba que le asesorara en la pena irreparable impuesta. El jefe del Gobierno y el ministro de Marina, por su parte, han respetado la libertad omnimoda y absoluta que el Código penal de la Marina de guerra y la ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales de Marina conceden a los Tribunales forales de la Marina; y sin intervención de los Poderes públicos se ha llegado a ese castigo, sensible, pero justo y necesario.

Es de suponer que el jefe de la conspiración descubierta a bordo será fusilado; los demás no aparecerán con circunstancias agravantes que eleven su penalidad a ese grado, y no tendrán más que una participación secundaria en el delito, cuando el Tribunal juzgador no ha llegado a imponerles esa pena. Ese mismo hecho de no haberse impuesto más que una pena de muerte, cuando la opinión pública, en sus divagaciones de dos días, apuntaba como probables cinco ó seis, demuestra que el fallo ha sido no severo, sino estrictamente justo.»

LA EJECUCIÓN DE LA ÚLTIMA PENAS

Un periódico de la mañana se lamenta de la solemnidad que se ha dado al fusilamiento del principal autor de los hechos ocurridos en el guardacostas «Numancia», considerándola como causa suficiente para aumentar el horror de tal acto en la opinión pública.

Esa lamentación, por lo que no ha sido otra cosa que el fiel cumplimiento de preceptos de las Ordenanzas navales, es verdaderamente singular.

¿Es que para disminuir el horror de la pena capital se quiere que su ejecución se oculte a la vista del público, haciendo desaparecer esa impresión demasiado fuerte para nuestros nervios mal templados?

Nuestra impresionabilidad nacional con igual vehemencia nos hace pedir la cabeza del asesino a raíz de la perpetración del crimen, como más tarde, cuando las actuaciones judiciales nos han convencido de la justicia de la primera demanda, nos arrojan suplicantes a los pies del Trono implorando el ejercicio de la regia piedad.

Prescindiendo de toda consideración acerca de si la pena de muerte es buena ó mala, eficaz ó estéril, lo cierto es que en nuestra Nación es ley y como tal debe ser cumplida, pero cumplida en medio de los esplendores del día y ante la faz del mundo, no reatándose en las lobreguezes de la noche de un calabozo, práctica que trae a nuestra mente los horrores de los Tribunales medievales, que hacían desaparecer a innumerables seres sin que nadie lograra saber qué había sido de ellos.

La circunstancia de que solamente contado número de personas provistas de permiso especial, exceptuando a los funcionarios que deben intervenir en ella, pueda presenciar la ejecución, da a ésta cierto carácter de sobreplicio que menoscaba la majestad de la ley, la cual no gana nada con que su aplicación se verifique buscando las sombras de una prisión para ocultar en ellas su misión augusta, cual si fuera abominable acción.

Aparte de esto, la pena de muerte no tiene por objeto librar a la sociedad de un malvado, sino conseguir la ejemplaridad por la tremenda impresión que el suplicio puede producir.

¿Podrá soñarse con tal resultado ocultando a la vista de todos el cumplimiento de la ley?

Adamar.

Las fuerzas navales francesas

Se ha publicado recientemente por el Estado Mayor de la Marina francesa una relación detallada de la distribución de las fuerzas de ésta para el año 1912. El documento es de extraordinaria importancia por indicar que se interrumpe la política del anterior ministro de Marina, almirante Lapeyrère, volviéndose a las condiciones que existían en tiempos de la administración de M. Thomson. En el año 1906—un año después de *l'entente cordiale*—el último ministro citado distribuyó de tal modo las fuerzas navales que, prácticamente, la totalidad de los buques de verdadero poder militar se concentraron en el Mediterráneo; el año anterior había seis acorazados y tres cruceros acorazados en el Mediterráneo, seis acorazados y cuatro cruceros acorazados en el Canal, y M. Thomson, dejando unos cuantos cruceros acorazados en el Canal, en la llamada escuadra del Norte, situó todos los acorazados en el Mediterráneo. El almirante Lapeyrère varió esta línea de conducta, y desde el año 1909 tiene Francia repartidas sus fuerzas casi por partes iguales entre ambos mares, aunque predominando en el Sur las unidades más modernas. Se dice

que el embajador de Inglaterra opuso objeciones á este proceder, á pesar de las cuales se mantuvo la distribución indicada, siendo, al parecer, el propósito del Gobierno oponer una fuerza considerable á la Alemania en el Norte y á sus aliadas en el Sur. En este reparto de 1909, había en el Mediterráneo los acorazados *Justice, Patrie, République, Liberté, Vérité* y *Democratie*, y los cruceros acorazados *Jules Ferry, León Gambetta, Jules Michelet* y *Esner Renan*, y mientras que en Brest estaban localizados los acorazados *St. Louis, Charlemagne, Carnot, Bouvet, Gaulois, Jaureguiberry*, y los acorazados *Marseillaise, Gloire, Condé y Amiral Aube*.

Según el nuevo proyecto, la flota se divide en tres escuadras. La primera se compondrá de seis acorazados de la clase «Danton», los cruceros acorazados *Waldeck Rousseau, Edgar Quinet, Ernest Renan* y una flotilla de seis destroyers y un portaminas. La segunda escuadra se compondrá de los acorazados de los tipos «Patrie» y «Liberté», de los cruceros acorazados *Gloire, Condé y Marseillaise*, y de seis destroyers. Cada escuadra tendrá su propia flota de reserva. La de la primera escuadra, localizada en Tolón, comprenderá el acorazado *Suffren* y los cruceros acorazados *Jules Michelet, Victor Hugo, León Gambetta y Jules Ferry*, con el *Chateaufort* y *Foudre*, mientras que la segunda escuadra tendrá como reserva, localizada en Brest, el acorazado *Charles Mastel*, los cruceros acorazados *Amiral Aube, Dupetit Thonars, Gueydon y Guichen*. Distinta de ésta habrá una tercera escuadra, también en reserva, con dotaciones reducidas á las tres quintas partes del personal de artillería y maquinistas, y una mitad del resto. Se compondrá de los acorazados *St. Louis, Gaulois, Charlemagne, Bouvet, Carnot y Jaureguiberry*, con una flotilla de seis destroyers y un portaminas.

Según esta distribución, parece desde luego evidente que aumenta con ella el grado de preparación para la guerra de la flota francesa, á pesar de que cada escuadra pierde un crucero acorazado y seis destroyers. El punto más importante es, sin embargo, que la única fuerza—si se exceptúan las flotillas locales de destroyers y submarinos—permanentemente estacionada en el Mar del Norte, será la tercera escuadra en reserva. La primera escuadra tendrá su base, si bien nominalmente, en Tolón, y la segunda en Brest, en cuyos puertos se estacionan sus reservas respectivas; pero, aparte de cruceros ocasionales en aguas del Norte, y la visita periódica de la segunda escuadra á su base de operaciones, la totalidad de las fuerzas activas se estacionarán en el Mediterráneo. En estas aguas tendrá, por consiguiente, Francia en activo servicio doce acorazados, seis nuevos acorazados y doce destroyers. No hay, por supuesto, duda alguna acerca del propósito que inspira esta redistribución de las fuerzas navales. Es bien sabido que algo más que un mero acuerdo cordial existe entre Francia é Inglaterra. Es igualmente sabido que la distribución formulada en 1906 por M. Thomson se realizó con la consulta de Inglaterra, cuando no á instigación de ésta. Si se recuerda que la reversión hacia la distribución antigua bajo los auspicios de M. Lapeyrère ocasionó observaciones del Gobierno inglés y que M. Delcassé, actual ministro de Marina, está probablemente más en contacto con las autoridades británicas que ningún ministro europeo ha tenido hasta la fecha, no es difícil aclarar la situación. La actual flota mediterránea francesa es más que suficiente para hacer frente, al menos durante dos ó tres años, á las fuerzas crecientes de Austria é Italia reunidas, pues su total desplazamiento, de 328.456 toneladas, sólo es inferior al de aquéllas en 6.000, siendo por otra parte superior en lo que concierne á la artillería gruesa. En suma, que hay motivo suficiente para que se disipen los temores abrigados por algunos al observar el crecimiento de las flotas italianas y austriacas, y la disminución de la inglesa en el Mediterráneo.

X. X. X.

Información de Marina

Movimiento de barcos.

Entró en Ferrol el «Rio de la Plata» y el «María de Molina».
Saltó de Cartagena para Cádiz el «Recoile».
Fondeó en Cádiz el «Cataluña», continuando para el arsenal para alistarse y recoger efectos y enfermos para Cartagena.
Saltó de la Carraca el «Lobo».
Ayudante de Marina de San Fernando, Algeciras, Ceuta:

Diferentes embarcaciones han conducido á este puerto restos de naufragio, entre ellos un bote de acero con las inscripciones siguientes: «Emir Marseille Canot, tres personas». Dice que proceden de un buque francés abordado por otro inglés en aguas del Estrecho.

Fondeó en Tarifa el contratorpedero francés «Lansquenet».

Salió de Tarifa el contratorpedero francés «Lansquenet».

Ayudante de Marina Algeciras:

Ayudante de Marina de Tarifa comunica que el contratorpedero francés «Lansquenet» fondeó rada, y preguntó si habían visto por aquellas aguas vapor francés «Emir», ido á pique, según referencias particulares procedentes de Gibraltar; el vapor francés fué echado á pique por un vapor inglés por niebla reinante y hacen ascender á la elevada cifra de 90 los ahogados, en su mayoría moros.

Reales órdenes.

Disponiendo que el teniente de navío don Joaquín Aguirre se encargue de la Sección de contramaestres del arsenal de El Ferrol.

Idem que el t. d. Celestino Hernández pase agregado á la Comandancia de Marina de Huelva.

Nombrando segundo comandante de la provincia marítima de Pontevedra al teniente de navío José Díaz Suazo.

Idem t. d. Interino de Villagarcía al teniente de navío D. Francisco Moreno Eliza.

Disponiendo que el teniente de navío don Eduardo Verdía cese en su actual destino y se encargue de la Ayudantía de Marina de Sanxenjo.

Declarando en situación de excedencia forzosa al teniente de navío D. Manuel Pavía y Calleja.

Desde Barcelona

En el «Mundial Palace» los señores jefes y oficiales de todos los Cuerpos de Marina, como prueba de deferencia y aprecio á D. Federico Compañó, comandante que ha sido de esta provincia, le han obsequiado con una espléndida comida, á la que asistió D. Angel Carlier, que le ha reemplazado, y en la que ha reinado la mayor armonía y cordialidad.

El Sr. Compañó pronunció frases de agradecimiento por las atenciones recibidas por parte de todo el personal á sus órdenes durante el tiempo que ha desempeñado el cargo, á las que contestó el nuevo comandante señor Carlier que esperaba que todos le ayudarían en el desempeño de su misión, teniendo por norma el servir los intereses públicos dependientes de la comandancia, cual es su deseo.

El segundo comandante Sr. Gurri, en representación del personal de la comandancia, manifestó el sentimiento de todos por el retiro del Sr. Compañó, manifestando su agrado por haber recaído el nuevo mando en persona de los prestigios del Sr. Carlier, al cual, á más de los deberes de cooperación de todo el personal, le ofreció el apoyo personal de todos los asistentes para que el mando que ha empezado resultara benéfico, como así lo esperaba, para los altos intereses de la navegación y pesca de esta provincia marítima.

Esta mañana, en la comandancia de Marina, tuvo lugar la presentación al nuevo comandante de Marina de todos los jefes y oficiales de la Armada residentes en esta ciudad, y de la corporación de prácticos del puerto, presidida por el práctico mayor don José Gisperi.

Noticias generales de Marina

Siniestro marítimo.

El buque francés «Emir», que saltó ayer á las tres de la madrugada con rumbo á Marruecos, chocó á cinco millas al Este de Tarifa con el vapor inglés «Silverston», que procedía de Newport y se dirigía á Toronto. Con la violencia de la colisión el «Emir» se sumergió completamente, saliendo á flote después de quince minutos.

Componían la tripulación de este buque 36 individuos, de los cuales se han salvado 12. Se han ahogado también 69 pasajeros de los 84 que iban á bordo.

No se sabe aún en la forma que lograron salvarse los 27 supervivientes.

El choque tuvo lugar á las cinco de la mañana y se produjo á causa de la densa niebla que había.

El «Silverston» llegó á este puerto á las doce de la mañana, trayendo á bordo los supervivientes del «Emir», algunos de los cuales se habían producido graves heridas.

Inmediatamente fueron dos médicos á bordo.

El buque presentaba averías de importancia en la parte de proa.

En el «Emir» viajaban españoles, franceses y marroquíes.

Entre los supervivientes figura una niña de ocho años, natural de Zaragoza.

Sus padres se ahogaron en el siniestro.

Al preguntar á la niña cómo se llamaba, dijo que Pura, que no sabía los apellidos, que venía con sus padres de la Argentina y que se dirigían á Tánger.

El capitán del «Emir» se ha salvado; tiene un brazo roto.

También se ha salvado la esposa del cónsul francés en Tánger.

Hasta ahora no se sabían más detalles, porque el estado de los supervivientes no permitía que se les interrogase extensamente.

El «Emir» pertenece á la Compañía de navegación mixta «Tonache», de Marsella.

El casco era de hierro y se construyó en 1882.

El «Silverston» es vapor de carga, con casco de acero, construido en 1891 y de la matrícula de «Leith».

Los muelles están concurridísimos.

Hay gran ansiedad por conocer detalles de la catástrofe, que ha conmovido hondamente á todo Gibraltar.

El capitán del «Emir», á quien en los primeros momentos se creyó ahogado, fué recogido cuando estaba á punto de perecer, pues tenía un brazo fracturado y luchaba desesperadamente con las olas sin poder nadar.

Ha ingresado en el Hospital.

La mayor parte del pasaje la componían moros de Tetuán y Orán.

Se comenta la coincidencia de que en el mismo mes del año pasado ocurrió en el Estrecho el naufragio del vapor «Martos», ahogándose 39 tripulantes.

En Marsella se ha recibido un telegrama del segundo de á bordo del «Emir» comunicando que todo el casco del buque se halla sumergido y que los 86 pasajeros que llevaba eran en su mayoría obreros marroquíes que embarcaron en Orán para Tánger.

Restos del buque sumergido.

Unos pescadores han traído al puerto dos botes que encontraron abandonados en el Estrecho y que proceden del vapor «Emir».

Uno de ellos lleva la inscripción «Maitre» y el otro la de «Emir».

El «Giralda».

Según noticias recibidas de Cowes, el yate regio regresará á San Sebastián en los primeros días de la próxima semana.

Naufragio.

A Barcelona llegó la galea «Concepción Mateos», conduciendo á bordo una lanea y un joven naufrago llamado Bartolomé Valls, que fueron hallados en alta mar.

Dique de Levante.

En Valencia, el director de Obras públicas ha telegrafado al presidente de la Junta del Puerto diciéndole que no sabe si podrá asistir á la inauguración del dique de Levante, que se celebrará el jueves, por ser necesaria su presencia en Buñol.

Plaga de cangrejos.

La Prensa de Cádiz dice que en el Puerto de Santa María se ha presentado á las autoridades de Marina una Comisión de los principales armadores de buques dedicados á la pesca al «bou», dando cuenta de la aparición de una plaga de cangrejos, que se extiende, con un espesor de 50 centímetros, desde Huelva, por todo el saco de Cádiz, hasta la costa Oeste de Marruecos, llegando á los bajos fondos de Larache y Casablanca, en cuyo punto ha habido necesidad de suspender la pesquería.

La mencionada invasión de crustáceos amenaza serio peligro para la pesca en todo el litoral regional.

El comandante de Marina ha ordenado que se reúna la Junta de Pesca de aquel distrito, á fin de acordar lo conveniente y tomar las medidas necesarias para remediar el mal.

Noticias telegráficas del extranjero

El cólera en Francia.

Paris, 9.
Dicen de Marsella que desde el pasado domingo se han registrado 27 casos de cólera, 12 de ellos mortales, en el Manicomio, que se halla aislado rigurosamente.

La salud del Papa.

Roma, 9.
El Papa siente á ratos fuertes dolores, y para mitigarlos se ha impuesto la necesidad de que se le apliquen inyecciones de morfina.

La fiebre oscila entre 37 grados y 38 y 5 décimas, temiéndose que ocurran complicaciones en los órganos respiratorios.

Su Santidad conserva toda su entereza, pero se muestra fuertemente preocupado por las noticias que circulan acerca de su estado.

La situación de Portugal.

Lisboa, 9.
Ha ocurrido un motín en el pueblo de Lícera, en Montemor-Velho, por haberse presentado unos delegados del Gobierno para hacer el inventario de la iglesia parroquial, y en cuanto el vecindario se enteró de sus propósitos, arremetió contra ellos, y mientras los hombres los agredían, las mujeres y los niños oraban en el templo y les campanas sonaban á rebato.

El administrador del distrito logró apaciguar los ánimos.

Algunos diarios atribuyen importancia á la detención de varios sargentos del 16 regimiento de Infantería.

En los centros oficiales quitan todo alcance á la medida, asegurando que si han sido detenidos, la causa única es el haber perdido colectivamente ser uniformados como los sargentos mayores.

La política inglesa.

Londres, 9.
En la sesión de hoy en la Cámara de los Lores, lord Morley pidió que se tomasen en consideración las enmiendas presentadas al «Parliament bill» por la Cámara de los Comunes.

Espantoso choque de vapores.

Gibraltar, 9.

El vapor francés «Emir», que había salido de este puerto á las tres de la madrugada, chocó una hora y media después con el vapor inglés «Silverston», á cinco millas al Este de Tarifa.

La causa de la catástrofe fué la densa niebla que á la sazón cubría el mar en aquellos parajes.

El «Emir» se hundió con tal rapidez, que entre el momento del choque y el de la inmersión transcurrieron unos doce minutos.

La tripulación del «Silverston» logró recoger 27 personas de las 115 que llevaba el barco hundido.

Pasan de 100 las víctimas, entre ellas unos 60 segadores y cinco tripulantes.

Entre los salvados hay una niña de siete años, española, cuyos padres y tres hermanos más han perecido en el accidente.

El «Emir» llevaba 84 pasajeros y 36 tripulantes; únicamente se han salvado 15 de aquéllos y 12 marineros.

El capitán del barco fué recogido cuando estaba á punto de perecer; tenía un brazo roto, que le ha sido amputado en el Hospital.

La esposa del cónsul de Francia en Tetuán, que iba á bordo, ha sido salvada.

El «Emir» se dirigía á Casablanca, adonde hacía una travesía mensual desde Marsella.

Había conducido muchas tropas francesas á Casablanca y á Argelia.

Una proeza de Vedrines.

Paris, 9.

En su monoplano Morane ha ganado hoy Vedrines la copa Michelin, cubriendo un recorrido de 707 kilómetros.

El aviador hizo un breve descanso en Etampes, y volvió á elevarse con la esperanza de cubrir antes de la noche más de 1.000 kilómetros en su asombrosa carrera aérea.

Los obreros de los docks.

Londres, 9.

Dicen los periódicos que el secretario del sindicato de dockers ha publicado un manifiesto ordenando á todos los obreros declarar la huelga general.

En Birkenhead han cesado de trabajar unos mil hombres, empleados en la línea férrea.

En Liverpool ha tenido que cargar la Policía montada sobre varios miles de personas estacionadas hostilmente frente á la estación de Linstreet.

En recuerdo de Solís

Con razón se ha dicho por algunos historiadores que así como el reinado de Felipe III fué de conventos y de frailes, el de Felipe IV fué de comedias y de cómicos. Realmente si para hacer el juicio de un reinado se atendiera exclusivamente á las manifestaciones intelectuales, el de este último Monarca y su época hubieran podido ser calificadas de gloriosas; porque bien así como una luz próxima á desaparecer brilla con desusados resplandores, así España, en el principio de la horrible decadencia iniciada en el tercer Austria, pareció querer deslumbrar al mundo con los alardes del genio nacional.

En medio de la miseria pública, cuando los soldados de España, hambrientos y cubiertos de andrajos, avergonzaban la historia de los brillantes tercios castellanos; cuando se cerraban los asilos de caridad por falta de recursos; cuando cada día se desmembraba del un tiempo magnífico imperio de Carlos V un pedazo de territorio; cuando se hacía almoneda de los títulos de nobleza, las grandes órdenes, las más viejas encomiendas y ya no digamos los oficios más lucrativos y los empleos burocráticos de los virreinos de América al mejor postor, con objeto de agenciar oro para subvenir á los despilfarros de un monarca y una corte insaciables, el año entero de fiesta en fiesta, rejonando toros, celebrando justas y torneos y grandes expediciones científicas, el genio nacional parece refugiarse en la dramática, en la poesía, en la pintura, en todas las bellas artes, por fin, donde brillan hombres de valer del gran Lope de Vega Carpio, Calderón de la Barca, Vélez de Guevara, Montalbán, Tirso de Molina, Moreto, Rojas, Alarcón, Mira de Mesa, Mendoza, Fernando de Zúrate, Solís y otros que elevan el teatro español á su más alto grado de esplendor.

Y con esos egregios autores descuellan los grandes cómicos, las grandes actrices como María Calderón, la Baltasara, María Riquelme, Francisca Berón, grande en España y en Francia; María de Córdoba, conocida por «Amarilis»; Bárbara Coronel, Josefa Vaca; la poesía, la épica, la lírica registra los nombres de Quevedo, el divino Rioja, historiadores como Melo, y Moncada y Solís.

La decadencia parte de ese período de florecimiento de todas las artes bellas. El entendimiento español no ataca obras de mayor trascendencia, porque los espíritus se hallan amenazados y oprimidos por el tribunal de la Santa Inquisición, que alcanza gran predominio; pero las obras de imaginación alcanzan su mayor apogeo, y así como en la pintura se inmortalizan el gran Velázquez, Zurbarán, Murillo, el Españoleto, Arellano, Alonso Cano y otros, la historia, la novela, la poesía y la dramática se desenvuelven con una libertad y una bizarría incomparables.

Pero el arte estaba destinado á decaer pronto como las armas, los buenos capitanes como todo lo que constituye la gloria de un estado—dice un historiador español. Pocos

años antes de la muerte de Felipe IV y de la de Murillo, en 1660, los artistas de Sevilla que sobrevivieron á aquellos esclarecidos ingenios se reunieron para fundar una academia de pintura y dibujo. A los veinte años dejó de existir la escuela por falta de alumnos y de profesores.

Entre los grandes ingenios de esta época de florecimiento de las letras figura D. Antonio de Solís y Rivadeneyra, nacido en Alcalá de Henares el 18 de Julio de 1610 y muerto en Madrid el 19 de Abril de 1686. Fué uno de los más insignes poetas dramáticos y líricos, pero entre todas sus obras la que le dió mayor fama fué su clásica *Historia de la conquista de México*, que se publicó por primera vez en Madrid en 1685, un año antes de su muerte. Son también muy apreciadas sus *Cartas familiares*, recogidas y publicadas en 1737 por D. Gregorio Mayans.

Solís fué amigo de Calderón, y entre las obras dramáticas que con gran talento escribió figuran el *Amor al uso* y la *Gitanilla de Madrid*. Fué secretario del Rey Felipe IV y también del conde de Oropesa; rindiendo un tributo de lisonja á estos dos grandes, son los *Triunfos del amor y de la fortuna*, escrito para el Monarca, y *Orfeo y Euridice*, para el segundo.

Nombrado cronista de las Indias en 1666, abrazó el estado eclesiástico y no compuso ya más que obras de devoción y autos sacramentales. También se dió al público una colección de poesías sagradas y profanas en 1692, años después de su muerte.

A. I.

DISTRIBUCION DE UN CREDITO

Caminos vecinales

La *Gaceta* publicó ayer varias disposiciones relacionadas con el servicio de caminos vecinales.

Se nombran tres Comisiones: una, para redactar una colección especial de modelos de puentes económicos y para modificar la colección de modelos de atarjes, alcantarillas y pontones en lo que requieren las condiciones características de dichas vías; otra para redactar un formulario de proyectos de caminos, y otra, para redactar el pliego de las condiciones facultativas en que se han de construir.

Se dispone que los contratos directos de Diputaciones provinciales, mancomunidades de más de 20.000 habitantes y Compañías de ferrocarriles con el Estado para la construcción de caminos vecinales que deban regir en el presente año se celebren antes del día 5 de Septiembre próximo, y que la entidad peticionaria entregue antes del 15 de dicho mes el anticipo á que se refiere el párrafo segundo del artículo 3.º y el 1 (a) del artículo 4.º de la ley de Caminos vecinales.

Dispónese también que del crédito de seis millones de pesetas para caminos vecinales, se destine un millón para anticipos y cinco millones para subvenciones, y que esta última cantidad se distribuya entre las provincias y en la forma que se indica á continuación:

Albacete, 107.700 pes. tas; Alicante, pesetas 122.750; Almería, 169.850; Avila, 90.000; Badajoz, 154.350; Baleares, 38.000; Barcelona, 106.750; Burgos, 63.250; Cáceres, 139.650; Cádiz, 161.550; Canarias, 205.400; Castellón, 149.850; Ciudad Real, 135.450; Córdoba, 115.500; Coruña, 110.550; Cuenca, 93.800; Gerona, 81.350; Granada, 151.400; Guadalupe, 74.450; Huelva, 162.850; Huesca, 83.650; Jaén, 106.400; León, 103.950; Lérida, 138.600; Logroño, 64.300; Lugo, 116.700; Madrid, 96.800; Málaga, 131.400; Murcia, 152.650; Orense, 119.850; Oviedo, 93.150; Palencia, 60.100; Pontevedra, 95.000; Salamanca, 135.200; Santander, 60.300; Segovia, 54.800; Sevilla, 163.850; Soria, 104.250; Tarragona, 86.600; Teruel, 122.400; Toledo, 84.450; Valencia, 143.450; Valladolid, 44.000; Zamora, 103.250; Zaragoza, 95.450.
Total, 5.000.000 de pesetas.

Los corredores de comercio

Por el Ministerio de Fomento ha sido dictada la siguiente Real orden:

«En cumplimiento de lo dispuesto en la ley de 27 de Diciembre último, y vistos los informes de las Juntas sindicales de los colegios de corredores de comercio y de las cámaras oficiales de comercio,

Su Majestad el Rey (q. D. g.), á propuesta del ministro de Fomento y de acuerdo con el parecer del Consejo de ministros, se ha servido disponer lo siguiente:

1.º Se fija en 60 el número de corredores de comercio para la plaza de Barcelona, en 35 para la de Valencia, en 20 para la de Sevilla, en 14 para la de Málaga, en 12 para la de Santander, en 10 para la de Badajoz, en 8 para la de Las Palmas (Gran Canaria) y Murcia, en 7 para las de La Coruña, Jaén y Tarragona, y en 6 para las de Alicante, Castellón, Córdoba, Granada, Palma de Mallorca, Salamanca, Santa Cruz de Tenerife, Vitoria y Zaragoza.

En las demás plazas no enumeradas, á excepción de aquellas en que exista ó se crea Bolsa oficial de Comercio, el número de corredores no podrá exceder de cinco, que es el que determina el art. 14 del reglamento interior de Bolsas de 31 de Diciembre de 1885 para constituir Colegio.

2.º En las poblaciones en donde por falta de número no se pueda constituir Colegio, los corredores de comercio podrán agregarse al más próximo, conforme á lo dispuesto en la Real orden de 18 de Julio de 1908; pero entendiéndose que no aumentarán el número en los colegios á que se agreguen.

3.º No se hará en lo sucesivo ningún nombramiento de corredor de comercio sin que á los expedientes de los que soliciten el cargo acompañe una certificación de la Junta Sindical del Colegio respectivo ó, en su defecto, del gobernador civil de la provincia, acreditando que existe vacante en la plaza en que el interesado haya de ejercer el cargo.

A fin de que se cumpla con la debida exactitud el expresado requisito, en los Gobiernos civiles se llevará un registro especial de corredores, en el que estarán inscriptos todos los que se hallen en ejercicio dentro de sus respectivas provincias.

4.º Cuando falleciera un corredor de Comercio, renunciare á su cargo ó cesare en él por cualquiera otra causa, el gobernador de la provincia lo comunicará á este Ministerio, sin perjuicio de que lo haga también, conforme está dispuesto, la Junta Sindical del Colegio á que el corredor perteneciere.

5.º Los gobernadores civiles suspenderán la tramitación y no darán curso á ningún expediente que se incoe para solicitar el cargo de corredor de comercio si en la plaza para la que se solicite no hubiera vacante.

6.º Si al existir una ó más vacantes en una misma plaza mercantil el número de aspirantes fuera superior al de aquélla se dará la preferencia á los que primeramente hayan presentado sus expedientes en el Gobierno civil de la provincia; en igualdad de condiciones, á los que los hubieren incoado con anterioridad, y si aun concurriera la misma circunstancia se concederá el mejor derecho á los que tengan más edad.

7.º Los gobernadores civiles remitirán á este Ministerio, dentro del término de quince días, una relación detallada de todos los corredores de comercio que haya en sus respectivas provincias, expresando sus nombres y las poblaciones en que ejercen su cargo.

Información de Guerra

Licencias.

Se han concedido dos veces de licencia, por enfermo, al oficial segundo de Oficinas Militares D. Pablo Zabala Ercilla.

Escuelas prácticas.

Se ha aprobado el programa para la Escuela práctica de las compañías de zapadores del quinto mixto de Ingenieros en el año actual.

Reales licencias.

Se les ha concedido para contraer matrimonio á los segundos tenientes de la Escala de reserva de Infantería D. Capistrano Fandino Novo y D. Narciso Fernández.

Aspirantes á oficiales.

Mañana insertará el *Diario Oficial* una relación de sargentos de Infantería, á los que se concede ingreso en la clase especial para el ascenso á segundos tenientes de la Escala de reserva.

Instancia desestimada.

Lo ha sido la del segundo teniente de la Escala de reserva de Carabineros que solicitaba el ascenso al empleo inmediato.

La "Gaceta,"

Contiene, entre otras, las siguientes disposiciones:

Ministerio de Gracia y Justicia.—Real decreto nombrando magistrado de la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Supremo á D. Alfredo de Zavala y Camps.

Ministerio de Hacienda.—Real orden disponiendo se habilite el punto denominado Punta de la Arenilla, en la ría de Huelva, para el embarque y desembarque por cabotaje de pesca y enseres de dicho arte y cuantas mercancías se indican.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden disponiendo que al declarar incurso á un maestro en el artículo 171 de la ley de Instrucción pública, no se considere como vacante la plaza que sirviera hasta que haya transcurrido un mes de la notificación del acuerdo, y que aquellos que comparezcan á solicitar la instrucción del expediente dentro de dicho plazo de un mes, perciban la mitad de su sueldo desde que se incoe el expediente hasta que termine aquél con la resolución oportuna.

Ministerio de Fomento.—Real orden prescribiendo la veda de la pesca con redes y por periodo de ocho años en los ríos Llobregat y Cardener y en la zona que se indica.

Otra aprobando el aparato de pago previo aplicado al contador de energía eléctrica B.T. sistema Chamón y Triana.

Otra aprobando el contador para agua del tipo velocidad Faller.

El primer Congreso periodístico español

Han comenzado los trabajos para la organización del primer Congreso periodístico español, que habrá de celebrarse en Cádiz con motivo de las fiestas del Centenario.

En ese Congreso serán presidentes honorario D. Segismundo Moret, y efectivo el de la Asociación de la Prensa de Madrid, don Miguel Moya, y vicepresidentes y secretarios los que sean presidentes de las Asociaciones de Sevilla y Cádiz, ya federadas.

El Congreso nombrará, en calidad de adjuntos, dos vicepresidentes y dos secretarios.

Entre los diversos temas que se presenten á discusión habrá de tratar este Congreso de la conveniencia ó no conveniencia de las leyes de excepción para la Prensa, de los medios hábiles de elevar la condición moral y material del periodista, del establecimiento de escuelas periodísticas, de la federación de las Asociaciones de la Prensa, de la creación de Cajas de Ahorros, Sociedades cooperativas, pensiones, etc.

El Congreso celebrará sus sesiones en el mes de Septiembre de 1912, y hará tres categorías de miembros: congresistas efectivos, que abonarán diez pesetas al inscribirse; congresistas cooperadores, que serán cuantos se inscriban con suma mayor á la indicada, y agregados, sin voz ni voto, que sólo abonarán cinco pesetas.

Al acto será invitada toda la Prensa de España, sin excluir periódico alguno.

Un reglamento dictará las reglas generales á que ha de sujetarse dicho Congreso y los particulares por que ha de regirse el funcionamiento de sus Secciones y orden interior.

Curiosidades

La producción de piedras preciosas.

El valor total de piedras preciosas extraídas en los Estados Unidos durante el año 1909 fué de 534.380 dollars, lo que representa un aumento de 118.317 dollars, comparado con el año precedente.

Este aumento se atribuye, según *The United States Geological Survey*, á la mayor producción de turquesas, turmalinas, etc., etc.

La producción del granate, *peridot* y topacio ha bajado en valor. La producción de turquesas matrices y turquesas corrientes era de 17 toneladas; la *variscite*, de tres toneladas y media, y la de *turmalina*, más de 2 500.

Una piedra preciosa *benitoite*, parecida al

zafiro, se ha encontrado en San Benito de California. Es compacta, maciza, y se parece á la *nefrita* por su dureza, textura y color.

Se cree que tendrá mucha aceptación en los mercados del mundo.

El buque más grande del mundo.

Dentro de poco quedarán desbancados los «Lusitanias» y los «Mauritanias» con el monstruo «Vulkan», que está construyendo la Compañía alemana Hambourg-Amerika Linie.

El nuevo trasatlántico, de una capacidad de 40.000 toneladas, sobrepasará á todo lo que se ha hecho hasta aquí. Medirá 268 metros de largo por 38 de ancho y 31 de alto. Su peso, sin las máquinas, las calderas ni la carga, no bajará de 33.800 toneladas, y aparte de la carga podrá llevar 5.000 pasajeros.

El fondo del barco será doble y estará cubierto de enormes planchas de acero, á fin de darle una seguridad en caso de varada. Cada una de las planchas mide diez metros por dos, pesa 4.300 kilos y está fijada con roblones de dos kilos y medio de peso cada uno.

Publicaciones

El retrato de Jovellanos, por Goya; el incendio de Estambul, la estancia de los Reyes de España en Inglaterra, el retrato del teniente coronel Fernández Silvestre, con una amplia información de los sucesos de Marruecos; el circuito de aviación inglés y las fiestas de Valencia, constituyen las espléndidas notas gráficas del número XXIX de *La Ilustración Española y Americana*, completando la amenidad é interés que siempre ofrece esta revista otros asuntos gráficos de arte y un texto tan notable como selecto.

La acreditada revista hispano-americana *El Financiero* acaba de dar á la estampa el primero de una serie de números extraordinarios que dedica al estudio de las 49 provincias españolas.

Este primer número, que es notabilísimo y forma un verdadero tomo de 160 páginas profusamente ilustrado con hermosos mapas, planos y fotografías, se halla dedicado á la provincia de Valladolid.

Es un alarde de exacta y copiosa información, sumamente interesante para cuantos deseen estudiar los progresos de la España moderna en comercio, industria y todo orden de prosperidades materiales. Felicitamos á *El Financiero* por su hermosa y patriótica labor.

Los misterios de la India,

por Emilio Salgari. (Colección *Viajes y Aventuras*.)

Sucesivamente hemos recibido los cuadernos 5 y 6 de esta notable publicación, única en su género en España, que está obteniendo un éxito asombroso.

Desarrollado ya el asunto, por demás interesante, en estos cuadernos, el lector sigue con creciente curiosidad los variadísimos incidentes y aventurados episodios del bravo Kammamuri y el no menos osado cazador de serpientes.

Esta colección de *Viajes y Aventuras*, como recordarán nuestros lectores, se publica semanalmente por cuadernos de 32 páginas de texto y dos artísticas láminas sueltas, al precio de 20 céntimos.

Los misterios de la India abarcará 12 cuadernos.

Agua de Borines

Sin rival para mesa, estómago, intestinos, diabetes y vías urinarias y respiratorias, universalmente reconocida como la mejor por la ciencia y los enfermos.—De venta en todas partes. Depósitos: Capellanes, 10 y Alcalá, 7.—Pedidos é informes, Fomento, 1 duplicado.

BOLSA DE MADRID

(COTIZACIÓN OFICIAL COMPARAD)

VALORES PUBLICOS	DÍA 8	DÍA 9
4 por 100 perpetuo Interior.		
Fin corriente.....	84 70	84 00
Fin próximo.....	00 00	00 00
Al contado.		
Serie F de 50.000 ptas. nominales	84 60	84 50
» E de 25.000 »	48 60	48 60
» D de 12.500 »	84 75	84 85
» C de 5.000 »	85 10	85 05
» B de 2.500 »	85 25	85 20
» A de 500 »	85 50	85 55
» G y H de 100 y 200 nominales.....	87 00	00 00
En diferentes series.....	00 00	00 00
4 por 100 amortizable.		
Serie E de 25.000 ptas. nominales..	00 00	00 00
» D de 12.500 »	00 00	00 00
» C de 5.000 »	00 00	94 75
» B de 2.500 »	00 00	94 75
» A de 500 »	00 00	94 75
En diferentes series.....	00 00	94 75
5 por 100 amortizable.		
Serie F de 50.000 ptas. nominales.	102 10	102 15
» E de 25.000 »	102 10	102 15
» D de 12.500 »	102 40	102 40
» C de 5.000 »	102 55	102 50
» B de 2.500 »	101 55	102 50
» A de 500 »	102 50	102 50
En diferentes series.....	000 00	102 50
Bancos y Sociedades.		
Cédulas hipotecarias al 4 por 100.	102 70	102 55
Acciones del Banco de España.....	452 50	452 00
Idem de la Comp.ª A. de Tabaco.....	000 00	307 00
Idem del Banco Hipotecario.....	000 00	000 00
Idem del de Castilla.....	000 00	000 00
Idem del Hispano-americano.....	000 00	000 00
Idem del del Río del Plata.....	000 00	000 00
Idem del Central Mexicano.....	505 00	505 00
Azucareras preferentes.....	000 00	000 00
Idem ordinarias.....	12 50	00 00
Idem obligaciones.....	80 00	80 00
Otros valores.		
Compañía General Madrileña de Electricidad.....	00 00	00 00
Sociedad Eléctrica de Chamberí.....	00 00	00 00
Idem Id. Id. obligaciones.....	00 00	00 00
Electricidad Mediodía de Madrid, Compañía Peninsular de Teléfonos.....	100 50	00 00
Canal de Isabel II.....	98 00	00 00
Construcciones metálicas.....	00 00	00 00
Ferrocarril de Valladolid á Ariza.....	000 00	00 00
Unión de Explosivos.....	000 00	00 00
Obligaciones Diputación provincial.....	000 00	000 00
Sociedad Editorial de España.—Fundador.....	000 00	000 00
Idem Id. Id.—Ordinarias.....	000 00	000 00
Compañía Madrileña de Urbanización.....	000 00	00 00
Ayuntamiento de Madrid.		
Obligaciones de 250 pesetas.....	00 00	00 00
Idem de Errianger y Compañía.....	00 00	77 00
Idem por resultados.....	84 50	00 00
Idem por expropiaciones del interior.....	00 00	03 00
Idem Id. en el ensanche.....	00 00	00 00
Cambios sobre el Extranjero		
París, á la vista.....	8 40	8 55
Londres, á la vista.....	00 00	27 42

El cartel para hoy

GRAN TEATRO.—A las 7, La tierra del Sol.—A las 10, El carro del Sol.—A las 11 1/4, El viaje de la vida

LATINA.—A las 6, Madrid alegre.—A las 7 y 1/2, El túnel.—A las 9, El barquillero.—A las 10, El santo de la Isidra.—A las 11 y 1/4, El órgano de las señoras.

SALÓN MADRID.—A las 4, sección continua de cinematógrafo y conferencia humorística.

A las 10 1/4, La perfecta casada.—A las 11, ¡Uf, qué calor.—A las 11 3/4, La perfecta casada.

FRONTON CENTRAL.—A las 4 1/2. Dos grandes partidos de pelota: el primero, á 50 tantos, Millán y Villabona (rojos) contra Gaspar y Alberdi (azules).

Segundo partido, á 30 tantos: Eguiluz y Amoroto (rojos) contra Gómez y Jáuregui (azules).

RECREO DE CHAMBERI.—Sesiones cinematógrafo con estrenos diarios. mil · Bar, tiro, columpios.

POLO NORTE.—(Puerta de Atocha)—A las 6 de la tarde á 12 noche, preciosas funciones en el teatro Guignol.—A las 8 1/4 y 10 1/2, secciones de películas. Concierto por la banda de Cazadores de Figueras. Cafe, cervicería y helados.

TRIANON PALACE (Alcalá 20).—Todos los días culto, variado y elegante espectáculo.—A las 7 1/2, gran moda especial para familias.—A la 10 1/2 y 11 1/2, Las Tres Gracias, éjeto de Isabel de Flandes, la Macarrona, del fenomenal Inemileb y de Lolita la Chavala.—Películas nuevas todos los días

RECREO DE LA CASTELLANA (Jardines de la Infancia). Ayala, 3 (entre Serrano y Paseo de la Castellana).—Lunes, miércoles y sábados, bailes familiares en el cka-ting, american-biograph, conciertos, paseo circular, Carroussel saludAtracones y bar. Tarde, de 5 á 8; noche, á las 9 1/2; los viernes, moda.

TEATRO NUEVO.—Desde las 7 de la tarde grandes atracciones; grandes éxitos. de la escultural Claudina, Alfonsina y Cotu fera, hermanas Bergasses, Carmen Villar, Virgilia y Victoria, Conchita Vergara, la Ruz di y Soledad Ferny.—A las 11 1/2, sección especial de moda.

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

BUEN RETIRO.—(Entrada por la puerta de Hernani, calle de Alcalá).—Todas las noches, conciertos, cinematógrafos y números de varietés. Entrada, 50 céntimos. Sillas, gratis.

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

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

ROMEA.—Secciones desde las 6 1/2, á 12 1/2 de cinematógrafo.—Cambio diario de películas.

MADRILEÑO.—Desde las 6, secciones de cinematógrafo y varietés.—A las 7, 10 1/4 y 11 1/2, monstruos y las grandes atracciones, Prusda, petit Soleri, hermanas Garnier, Les seis papillons, hermosa Ninon y la célebre Nelly Nell.

CIUDAD LINEAL.—Kursaal.—A las 6 3/4 de la tarde, sección especial para señoras y niños.—A las 10 de la noche, Grandes novedades en varietés.—A las 10, continuación de las luchas greco romanas.—A las 12, sección especial. Máquina voladora, carrousel, conciertos restaurant, toboggan, African dip, cinema tógrafo al aire libre, etc.

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

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

Folleto n.º 49

ORIGEN Y DESARROLLO

DE LAS

JERARQUIAS MILITARES

por el Comandante de E. M.

DON CANDIDO PARDO

tiempo que estuvieran empleados y cuando no lo estuvieran 335 escudos al mes).

En el capítulo «Mando que han de tener los generales y demás oficiales del Ejército» dice en el artículo 130: «Cualesquiera capitanes generales, tenientes generales y mariscales de campo que vayan á mandar en una provincia no necesitarán de más grados que el que tuvieren y el que allí tuvieren no les dará otro.»

En el artículo 131 dice: «Todos los tenientes generales obedecerán á los capitanes generales de los Ejércitos, y en habiendo dos ó más capitanes generales en

un Ejército, el más antiguo tendrá el mando sobre los demás, aunque el Ejército se divida y obre separadamente; pero cuando yo esté en el Ejército daré todas las órdenes ó nombraré (según fuera mi voluntad) persona que mande los Ejércitos en jefe, y en este caso tomarán los generales día á la vez y obedecerán á la persona que hubiese nombrado en jefe.»

«Ninguno podrá tener ascenso á los mayores grados de la milicia que no haya empezado por los primeros según se previene en mi ordenanza, respecto de que para saber mandar es bien haber practicado el obedecer.»

«El artículo 151 de la segunda ordenanza de Flandes dispuso que para que los tenientes generales, mariscales de campo y brigadieres pudieren ejercer sus funciones era preciso que tuviesen, además de las patentes, una orden del Rey, de los virreyes ó gobernadores generales ó comandantes generales, cuyas órdenes se denominaban *letras del servicio*.

Cuando expiraba el término del mando que ejercían los generales brigadieres, quedaban éstos sin función hasta volver á obtener letras de servicio; esta situación se llamó y llama hoy de *cuartel*.

En las letras de servicio se marcaban, conforme disponia el artículo 152, los goce mayores que los interesados habían de disfrutar sobre los que por sus empleos les correspondían.

Artículo 153 (1); Y es mi voluntad que todo lo que está expresado en el Reglamento de Flandes, así en lo tocante á las ordenanzas del Consejo de guerra que se ha de formar en cada regimiento para la ejecución de la justicia, como á toda la disciplina militar, y servicio de la guerra, se ejecute entera y cumplidamente, sin derogarle en nada, menos en los capítulos en que en éste he tenido por bien derogar, como lo derogó, y para que se tenga presente uno y otro reglamento, y conste de sus ordenanzas, mando, que en los traslados que se saquen de este presente Reglamento, se incluya y ponga subsiguientemente el dicho Reglamento, de Flandes, y las referidas ordenanzas para lo que toca al Consejo de Guerra.....

(2) «Real Cédula de 30 de Noviembre

(1) Pag. 39. Tomo 1.º Portugués.

(2) Pág. 435 Tomo 1.º Portugués.

de 1705, sobre el mando de las tropas, cuando se junten las que estuvieren á las órden de distintos capitanes generales.

El Rey.—Por cuanto es posible llegue el caso de que por algun accidente se junten las tropas que tengo debajo del orden de distintos capitanes generales, y que viniendo á mis servicios vayan éstos con ellas, suceda ocurrir dos ó más capitanes generales y dudase quién de ellos debe tener el mando, he venido en declarar que si se juntan un capitán general con otro, hallándose presente dos ó más, ha de mandar precisamente el capitán general más antiguo á los otros, y que éstos le ha de obedecer en todo lo dependiente del Ejército y tropas; y que en lo demás que tocase á económico, y gubernativo en la *capitanía general donde sucediese la función*, ha de mandar el capitán general de aquel Reino, Provincia ó territorio.

Por tanto, es mi voluntad se observe y ejecute esta disposición y reglamento, sin que con pretexto ni motivo alguno se dispute, y contra vierta su exacto cumplimiento. De Madrid á 30 de Noviembre de 1705.

Yo el Rey.—D. Jesé de Grimaldo.

«Real Decreto de 6 de Octubre de 1708 sobre el mando de los oficiales de Infantería sea por antigüedad de las patentes (1).»

Conviendo á mi servicio, y al buen orden y disciplina militar, dar planta fija al mando que debe observarse en la Infantería, he resuelto se despachen órdenes circulares á todos los capitanes generales, inspectores y gobernadores de Plaza, previniéndoles que el mando de los oficiales de Infantería ha de ser por su antigüedad de patentes, y no en otra forma.

Tendráse entendido en el Consejo de Guerra, y ejecutarse así. Señalando de la R.º el mano de S. M.

En Buen Retiro á 6 de Octubre de mil setecientos ocho, A D. Juan de Elisondo».

Los Reales Despachos que se facilitaban á los grandes ó personalidades que ocuparon los más importantes cargos de mando militar conservaron la misma forma y redacción que en la época de la Casa de Austria y en todos se fija el carácter

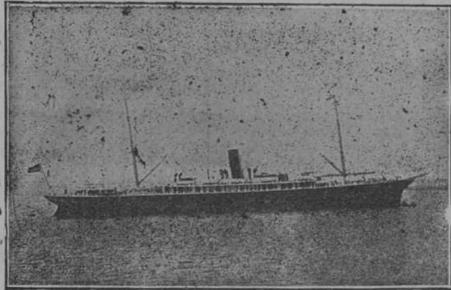
(1) Pag. 621. Tomo 1.º Portugués.

Diario de La Marina

Precios de suscripción

En Madrid: Un mes, 1,50 pesetas.—Trimestre, 4,50 idem.—Semestre, 9 idem.
Año, 18 idem Provincias: Trimestre, 5 pesetas.—Semestre, 10 idem.—Año, 20 idem.—Unión postal: año, 60 pesetas.—Asia y América: año, 70 idem.

Pídanse tarifas de publicidad



Servicios de la Compañía Transatlántica

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: 4 Enero, 1 Febrero, 1 y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, 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 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 26, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasbordo en Puerto Méjico, así Tampico con trasbordo en Veracruz.

Línea 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 Lirio y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para el Pacífico, 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 Curaçao 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; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires; el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona, y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

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, Mazagán, 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 Peínsula 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 esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de 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 Muestrarios 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 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.

Disponible

Excepcional ocasión

	Pta. Cts.		Pta. Cts.
Carbanes de Fuentesalco, kilo desde.	0,60	Azúcares molidos, kilo desde	1,10
Aceites virgen, le más selecto, á precio cosechero		Azúcares pillón extra kilo	1,50
Arroz de Valencia, kilo desde	0,60	Almidón de brillo, kilo	1,00
Judías del Bares, kilo desde	0,60	Aceitunas frescas, frasco desde	1,00
Caparrones de Rioja, kilo	1,00	Ciruelas claudias, kilo	2,00
Guisantes secos franceses, kilo	1,50	Dátiles finos, kilo	1,00
Lentejas castellanas, kilo	0,60	Dátiles gordos de Berbería, kilo	2,50
Lentejas francesas, kilo	1,00	Tomate natural, mondado, lata grande	0,25
Jabones, clases delicadas, kilo desde	0,75	Pimientos superiores, dulces, lata grande	0,50
Harinas de flor, kilo desde	0,60	Rica fritada de Rioja, lata grande	0,50
Sal superior, kilo desde	0,15	Pisto superior manchego, lata grande	0,50
Bacalao fresco, kilo desde	1,20	Espárragos de Rioja, frescos, lata grande	1,25
Bacalao sin espinas, kilo	2,00	Alegrías, aperitivo estimulante, lata	0,50
Pasta para sopa, kilo	0,80	Salmón, lo más selecto, lata grande	1,25
Pasta Nápoles, kilo	1,50	Marisco fino y otros pescados, lata grande	1,00
Sopa de hierbas francesas, kilo	2,50	Salchichón y otros fiambres, kilo	6,00
Purés variados, paquete	0,25	Bolas de queso crema de la crema, kilo	2,50
Tapleca del Brasil, kilo	1,50	Galletas, surtido nacional, kilo	1,50
Chocolate, en competencia, paquete desde	0,75	Jerez y otros vinos famosos, botella	2,00
Cafés superiores; el de familias, kilo	4,25	Vinos Rioja y otros, docena botellas	6,00
Tés muy finos, 100 gramos	1,00		
Tés para adelgazar, paquete de libra	4,00		

Pídase el catálogo general.

En estas Casas todas las operaciones son al contado. Descuentos: cada 100 pesetas de consumo tienen derecho á un 1 por 100, siendo el máximo que puede darse el 10.

Preciados, 22. El Centro Riojano. Teléfono 1.366. Sucursal, Silva, 8.

NO MÁS PURGAS

Con los supositorios VICTORIA á la glicerina solidificada se destierra el estreñimiento.

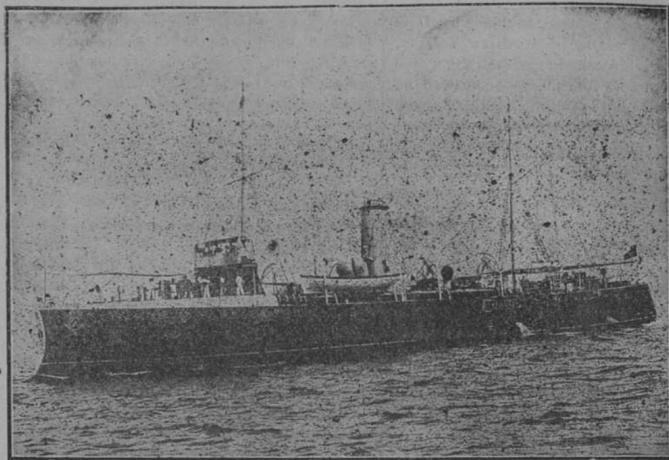
Caja, 1,50 pesetas.

VICTORIA, NUM. 8, MADRID

AVILA

Se alquila para la temporada de verano una casa bien amueblada, y con instalaciones eléctricas. Tiene jardín, corral y pozo. Informarán: calle de Tallistas, número 11, en Avila; y en Madrid, calle de Recoletos, núm. 12, segundo.

Disponible



Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructor 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 aceros, 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 S.º I de Placencia-Gulpúcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suacia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Kent, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construidos 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; «Barka», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», 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». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nischer», crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 39.000 caballos; «Vanguard», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Ho ue» 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; «Amohitrit», 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 construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 370 buques de distintas clases.

Disponible

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.532 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.533; Cabo de la Nao, 1.553; Cabo Trastosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.361; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleo, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 399; Cabo Santa María, 156.

Dos 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 cerrado para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

Disponible

Aviso á los señores Empleados

En el café de «La Gran Vía», «Restaurant», se come mejor que en los propios domicilios particulares, y á precios inverosímiles; gran variedad de cocina y repostería de todo cuanto pueda apetecer el cliente.—Riquísimo café, extracto puro, á 0,35, y otros beneficios á todo el que presente comprobante de suscriptor de este diario.—Concurridos billares, en grandes y ventilados locales, á 0,75 hora.

San Bernardo (esquina á Flor). -- Teléfono 110