

Redacción
y
Administración:
Hicalá, 25, 3.^o
Apartado 436

EL EJÉRCITO Y ARMADA

ÓRGANO DE OPINIÓN MILITAR

Imprenta
de
EJÉRCITO
Y
ARMADA
Pizarro, 15, bajo.

PROPIETARIO Y GERENTE:
CLODOALDO PIÑAL

Año VIII

Martes 25 de Junio de 1912

Núm. 2.224

DIRECTOR:
LEOPOLDO BEJARANO

De la erudición imaginativa

Una ilustración vasta, segura, sólida, verdadera, directa, de primera mano, sirve para mucho al que escribe como al que habla.

Pero la erudición debe ocultarse, no debe exhibirse, ni menos hacer alarde de ella trayendo citas por los cabellos sin razón alguna y sin que hagan falta para autorizar ninguna afirmación, ó haciendo falta sólo para autorizar una vulgaridad.

La erudición debe ser la mecánica del arte, la solidez de la profesión, los cimientos sobre los cuales se apoye el discurso. ¡Cuán lejos, cuán distante se halla de la vanidad!

Un caballero, escritor, periodista, conferenciante, orador político, que saca á relucir nombres y más nombres de autores, á veces desconocidos para quienes le leen ó le escuchan, á veces citados para mayor necesidad en inglés, en latín, en griego, ó en otro idioma cualquiera desconocido del lector ó del oyente, un erudito de semejante jaez es insoportable.

Dice Fulano, ha dicho Zutano, Perangano lo afirmó en tal época en el libro tal, página tantas: y al que lee y al que oye esto, si no carece en absoluto de sentido común, se le ocurre preguntar: ¿á propósito de eso tantos autores escribieron en este sentido ó en el otro?; ¿y á usted qué se le ocurre por su propia cuenta?

La erudición contribuye á crear el pensamiento, digámoslo así; es el lastre que evita á la razón el girar como loca á impulsos de la emoción última.

La erudición es la que sirve para desterrar los errores, es la que pesa y mide, es la que moldea el pensamiento, acoplándolo á la evolución y al progreso. Pero esto se refiere á la erudición que se asimila, que se transforma, que se digiere, que llega á formar un todo con el erudito, y éste, grandísimo artista, no la muestra en su arte, sino que, por el contrario, la oculta. No quiere que el tapiz se vea vuelto del revés, sino de cara. No quiere que en las páginas serenas, placidas, exaltadas ó brillantes, desgarradoras ó zumbonas, se note el influjo de ningún otro autor, se note la lima, no quiere oler al aceite de la lámpara.

¿Se comprende lo bueno y lo malo de la erudición?

Mas hay otra clase, otra especie de erudito al cual vamos á referirnos, para el cual se escribe este artículo: es el erudito que no se para en barras y sale por cualquier parte, como aquel ánsar célebre que un día en Burgos montó al Cid sobre Rocinante, y después de dar que reír á toda España siguió escribiendo y permitiéndose el lujo de ejercer la crítica literaria.

Si, para este erudito imaginativo, que piensa que todos cuantos le leen ó le oigan saben menos que él, es para quien se escriben estas cuartillas.

En un periódico que no hemos de nombrar, leímos: «que las sorpresas nocturnas, el caminar de noche las tropas por valles, montes, vericuetos, cañadas, desfiladeros, caminos de herradura ó caminos reales, vadear ríos y correr grandes peligros en las tinieblas para sorprender al enemigo, aniquilarlo, desconcertarlo ó arrojarle de sus posiciones ventajosas, bien elegidas de antemano, era la innovación militar de los japoneses, y que á ellos se les debía ese paso audaz en el arte de la guerra moderna».

Al leer esto, retezónos la risa por todo el Cuerpo, retezónos la risa al ver cómo el articulista afirmaba que los japoneses habían traído esa innovación de los movimientos, sorpresas y trabajos silenciosos, nocturnos, en las guerras mode nas.

Y claro es, si ahora quisiéramos sacar á la colada diez ó doce carros de erudición, le haríamos ver al erudito imaginativo que ese sistema fué usado desde que el mundo es mundo, que la sorpresa le usó la herda, la usó la tribu, todos los Ejércitos y estructuras militares, y la usó antes que nadie el hombre, para deshacerse de sus enemigos, y la usó hasta en las sociedades más refinadas y más cultas, pues la astucia, la sagacidad, han venido á sustituir en la vida de relación á la violencia.

Los alemanes, en la guerra del 70 con Francia, emplearon ese sistema.

Y citamos á los alemanes en la guerra del 70 porque existe un libro leído por todo el mundo culto, y más leído por los escritores militares, un libro inmenso, grandioso, doloroso, trágico, como lo fueron los hechos, trágico y desgarrador y humano como la guerra, que se titula «La débacle», lienzo que ha inmortalizado á su autor después de haber sido afrentado, insultado, escarnecido, bafado y calumniado, porque se atrevió á pintar fielmente la verdad, con sus propios hechos, con su misma faz; lienzo que sirvió para que los políticos cayeran de sus errores y transformaran el organismo Ejército, dotándolo y organizándolo; lienzo que sirvió para que nuevas generaciones de militares, más cultos, más reflexivos que los arrollados y derrotados por la «debacle», mudaran de conducta, y de espíritu, se purificaran.

En él hay unas páginas de una sublime grandeza; en él hay unas páginas que producen el escalofrío del amor verdadero por la Patria, de la solidaridad de una raza que no quiere ser vencida; en él se siente el escalofrío del terror; por esas páginas épicas se ve, se siente galopar lo trágico, el *ananké* griego, la fatalidad árabe, la fuerza dirigida por el genio de la destrucción, el torrente que que devasta y aniquila; en él, por esas páginas á que hacemos referencia, y que no ha leído el erudito militar imaginativo, se ven y se sienten galopar los escuadrones, rodar la artillería con estruendo, trepidar el suelo, caminar á paso gimnástico á la Infantería, correr todo el Ejército prusiano, cruzar puentes que tienden rápidamente y rápidamente los desarmar los zapadores, correr, correr, trotar, galopar en noche oscurísima, sin una estrella, alumbrados por hachones de resina, y para llegar á tiempo á la sorpresa, y llegar con fuerzas, no extenuados por el hambre, aquellos hombres que parecen fantasmas, arrancados del reino de la fantasía, al par que corren se racionan, pasan trozos de carne cruda de pincho en pincho, de bayoneta en bayoneta, y trotan y desgarran aquellos pedazos de carne cruda, ensangrentándose las barbas al desgarrarlos, pero siguen andando, siempre andando, para sorprender al enemigo, cuando se considera más á cubierto de todo peligro, y destrozarlo y desmoronarlo.

¿Se hace cargo el articulista á que aludimos, de que en los tiempos modernos no fueron los japoneses los que introdujeron en el arte de la guerra los movimientos nocturnos de los Ejércitos? ¿Se hace cargo de que ya emplearon antes ese método, que es antiquísimo, los alemanes? ¿Cómo había de escribir, de grabar esas páginas de una eterna belleza el autor de «La Débacle», sino las hubieran vivido, sentido, practicado y representado los alemanes en la epopeya del 70?

¿Cómo había de escribir, de grabar esas páginas de una eterna belleza el autor de «La Débacle», sino las hubieran vivido, sentido, practicado y representado los alemanes en la epopeya del 70?

El viaje del Rey

Llegada á Madrid.

San Sebastián, 24.

El Rey se levantó temprano, pero no salió de Miramar hasta las diez.

Con el general Sánchez Gómez y el teniente de Marina Sr. Nardiz, D. Alfonso se dirigió al Club de Regatas para tomar parte en la segunda prueba de entrenamiento.

En la terraza del Club conversó afablemente con varios balandristas, y embarcó después en la lancha del «Mac-Mahón» para dirigirse al balandro «Tonino».

Los Sres. Sánchez Gómez y Nardiz embarcaron en el yate «Asphodero».

Las regatas resultaron muy animadas, porque el viento Noroeste que reinaba hacía una mar muy tendida.

Terminó la regata á las doce y media. El Rey, con sus dos acompañantes, regresó á Miramar.

El resultado de las regatas ha sido el siguiente: primero, «Paquet»; segundo, «Papoose»; tercero, «Dórga», y en cuarto lugar «Tonino», que patronaba el Rey.

Tomaban parte once balandros, y se retiró uno por avería.

A las cinco y media de la tarde salió don Alfonso en automóvil, acompañado de los Sres. Sánchez Gómez y Nardiz.

En el sudexpreso salió para Madrid, adonde llegará el martes á las dos y media de la tarde.

El Centro del Ejército y de la Armada

Tengo noticias que se labora una gran transformación en ese Centro. He leído todo un proyecto de nuevo Reglamento y estatutos, y una carta circular para que se envíen emendas en un plazo perentorio.

He leído—repto—y con detenimiento el proyecto y lo he confrontado con el actual Reglamento, y he meditado el asunto. No es cuestión de enviar emendas. Es cuestión de disear sobre lo que es el Centro del Ejército y de la Armada, lo que se trata que sea, y lo que, en mi concepto, de la ta ser.

Todo esto lo decia días pasados á un mi amigo carinosísimo que me escribía de estas cosas. Hoy le diré más.

O el Centro del Ejército y la Marina nada es más que un círculo de militares y marinos que allí se reúnen, como podrían reunirse en cualquier café, ó es algo que imprime carácter, que lo da á las corporaciones que lo forman, y pesa ó debe pasar en la sociedad, como pesa un Ateneo, una Sociedad Geográfica, pongo por caso, ó cualquier colectividad que de intereses generales, vistos desde un determinado punto de observación, se ocupe con especialidad.

Para hacer la vida de relación no he necesitado nunca determinado círculo. El casino principal de la población donde me he encontrado ha satisfecho en ese punto todas mis aspiraciones. Leer, comentar lo que he leído y han leído, y formar juicio de cosas y personas, es lo que he hecho y hace todo el que se preocupa de la vida de relación en su aspecto general.

Para esto, en cualquier parte es fácil formar un círculo, casi sin acuerdo previo, sin previo permiso de ninguna autoridad, y sin abono de cuota de entrada ni mensual. Me ha bastado muchas veces el diario abono de un café, sin tostada, sin copa, y á veces ni aun esto, pues sobre por natur leza me contentaba con adquirir cada noche un periódico, por el que abonaba al camarero del café 15 céntimos, en cuya cantidad iba incluida la propina que como consumidor de un café debiera corresponderle en justa clasificación.

Y discutía..., ¡vaya si discutía allí lo humano y lo divino! Sin cortapisas ni peligro. Y digo lo uno y lo otro, por cuanto en todos los casos guardaba las formas, ó lo que, dicho sin ideas pornográficas, hablaba con moderación y respeto para mis oyentes y sus ideas, sin que esto me privara de emitir, defender y proclamar con entusiasmo y calor las propias.

¿Pero es que el militar no debe aspirar á otra cosa? Esto que llena las aspiraciones de carácter general de cualquier individuo en su vida de relación, puede satisfacer al que considera la vida social desde un punto especialísimo, de técnica, de arte ó de cualquiera otra manifestación de la actividad? Un médico puede contentarse con esto? Un pintor, un escultor, un ingeniero, un poeta, un militar, pueden contentarse con tratar y ver tratados sus diferentes especialidades con el rasero de la vulgaridad que esas reuniones de indiferentes, desocupados, por lo general, se emplea en esas reuniones de la puerta del Casino en las tardes de verano, ó alratorador de la estufa en esas largas noches de invierno cuando el eterno libro de las 40 hojas no viene á imponer su monótona lectura?

No le basta. Digámoslo claramente. «Al militar debe bastarle el cuartel—con el cuarto de banderas, síntesis de ese cuartel ideal en que debe vivir constantemente el soldado.—Esto nos decía un parso: ¡aje con el que me identifico cada vez más; pero es el caso que los oficiales españoles están excluidos del cuartel, del cuarto de banderas, en una proporción aterradora. Pasan del 70 por 100 los dignísimos jefes y oficiales de nuestro Ejército que no tienen acceso al cuarto de banderas, que no pueden ir al cuarto de banderas ó estandartes, porque no lo tienen, porque no existen esos cuartos de banderas, de estandartes, esos cuarteles, en los que dice ese personaje amigo mío que debe vivir constantemente el militar.

Es decir, que de cada 100 oficiales (denominación común de general á segundo teniente en cualquier asimilación), de cada 100 oficiales—repto—existen 70 que ambuln, que no tienen punto de reunión, que no pueden vivir—aunque lo deseen—la vida de relación y compañerismo. Existen 70 por cada 100 de oficiales que no pueden tener con sus compañeros el trato social y expansivo fuera de la técnica de cada Arma, Cuerpo, oficina ó destino, y aun de esos existen casi 40 por cada 100, que ni aun tienen esa comunidad de destino, de trabajo, de labor, que aún llega, atrae, penetra los espíritus y satisface las aspiraciones de compañerismo, ó por lo menos de solidaridad. Si. Existen cerca de 40 oficiales por cada 100 que viven sin ninguna clase de relación con sus compañeros de Armas, de uniformes, de aspiraciones y sentimientos.

Y no quiero ahondar en estas estadísticas, porque llegaría á decir cosas que probablemente levantarían protestas, por lo menos de «distracción, de incredulidad, y tal vez, tal vez, de malevolencia hacia mi persona, que pongo con tal fuerza el dedo en la llaga—si es que la hay.

Pero basta á mi propósito con los datos que presento, y que cualquiera, con sólo echar una rápida ojeada sobre el *Anuario*, puede confrontar. Basta á mi propósito decir—y la prueba la da ese libro oficial (el *Anuario*) que publica el ministerio de la Guerra—que hay, en números redondos, 12.000 oficiales (denominador común á todos los empleos, armas y escalas) que no tienen cuartel, que no tienen cuarto de banderas, cuarto de estandartes, y que están privados, por consiguiente, de esa comunión espiritual que engendra el más puro compañerismo.

Doce oficiales que acuden ansiosos á un banquete improvisado á un general que tuvo la suerte de renunciar á un pedazo de la piel agujereada con una faja que probablemente perderá sus brillantes colores en el algún pueblo donde—por tronta sin duda—se dirá que está de cuartel... sin cuartel. Doce mil oficiales que acuden á conmemorar un año más de la vida de su promoción á cada rato; 12.000 oficiales que acuden solícitos dondequiera que sus compañeros les llaman, á veces con el más fútil pretexto. Tal es la verdadera situación de nuestra oficialidad. Tal es la situación del 70 por 100 de los oficiales de nuestro Ejército (1).

Pues bien. Cuando esto es un hecho. Cuando existen, además, miles de jefes y oficiales que han convivido—en esa proporción—con sus compañeros por espacio de treinta y cinco años, y aun conservan cuidadosamente el depósito de sus aspiraciones y anhelos; cuando todos están ansiosos de unión, de compañerismo, por lo menos de solidaridad, se trata de reformar los estatutos y reglamentos del Círculo militar de Madrid en una forma tan restrictiva, que sería fácil demostrar. Y para ejemplo podría aducirse que no parece sino que quiere cerrar la puerta á los de poco sueldo, poniendo la cuota única de cinco pesetas, lo mismo para el segundo teniente, que cobra poco más de un duro diario, que para el capitán general.

No. No debe ser este el plan. Yo creo que ya que nuestra organización no permita que esos 12.000 oficiales puedan acudir al cuarto de banderas casi diariamente, debemos crear uno, ó dos, ó 10 Casinos—uno en cada región, quizás—donde puedan reunirse de vez en cuando, hoy unos, mañana otros, con sus compañeros, esos 12.000 oficiales que ambuln por los mil rincones de la Península y posesiones adyacentes, sin otro lizo de unión que un fervido entusiasmo, un buen desoc y una común aspiración.

Y suspendo por hoy este trabajo, pues aún me queda mucho que decir en este asunto. Hay que explicar lo que es, lo que significa en el el Cuarto de Banderas y Estandartes, y la relación fiel, exacta y constante que guarda en la vida nacional con otros Centros, otras instituciones y otras Sociedades.

Y no hay que olvidarse que en España, por indisolubles defectos de organización militar, están privados—esa es la palabra, privados—del Cuarto de Banderas y Estandartes muy cerca de 12.000 generales, jefes y oficiales de nuestro sufrido Ejército.

Marcial Fidalgo.

La Escala única

Hace tiempo que venimos abogando por la incorporación de las Escalas de reserva á las de activo, para formar la Escala única, de la cual se destinarían á los servicios sedentarios á los más viejos y cansados del servicio militar por haber estado en las campañas que fatalmente hemos venido sosteniendo.

A las razones expuestas en favor de solución tan justa, tan equitativa y tan conveniente para los intereses del país y del mismo Ejército, ocurrenos hoy una más, con motivo de las discusiones habidas sobre los ascensos y recompensas.

Es indudable que los partidarios de la Escala abierta se agitan y trabajan para llevar al ánimo de sus compañeros no partidarios del tal sistema el convencimiento de que la elección sería la panacea que remediará todos los males que sufre el Cuerpo de oficiales; pero lo extraño del caso, lo que revela la inconsecuencia y la falta de lógica de los partidarios de la Escala abierta es que se oponen á la Escala única; esto es, á que vayan á ella cuantos habiendo demostrado inteligencia y aptitud para el mando de tropas, que es la finalidad de la profesión militar, pudieran obtener justos adelantos en la carrera por el sistema que aquéllos preconizan: por la elección.

Si ésta deja paso franco al mérito verdadero, ¿para qué oponerse á la Escala única?

Los que con méritos extraordinarios se creen, ó con ánimo de demostrarlos en las ocasiones de mayor riesgo y fatiga, para obtener ascensos, ¿qué les importa que vayan á la concurrencia cuantos por razones de servicios y circunstancias demostraran ser aptos para el mando y dirección de las tropas?

Los partidarios de la elección, los que confían en sus propios méritos, deben sentirse orgullosos de ganar sus empleos dentro de la máxima concurrencia.

Optar por la elección y restar el número de los que por noble estímulo y competencia van dispuestos á hacer méritos extraordinarios

(1) En una proporción tal vez mayor está la Marina.

para alcanzar empleos, es un contrasentido inexplicable.

Voten en hora buena las Escalas de reserva por la elección; pero pidan al par la Escala única para en ella dar á conocer su valor, talentos y constancia.

De otra manera no deben aceptar el sistema de elección, del cual tienen buenas pruebas los que á todas las guerras fueron voluntarios y los que en ellas solicitaron siempre los puestos de mayor riesgo y fatiga.

La cuestión es clara y lógica. Ya lo sabe la oficialidad de las Escalas de reserva, y ya lo sabe la clase de sergentos.

Sin unidad de Escalas no es fácil la competencia, es decir, el noble estímulo á que impulsa la honrada ambición.

Nosotros oremos que hay que echar llaves y más llaves, cerrojos y más cerrojos, á la elección y al ascenso por recompensa, lo cual no quiere decir que no se premie con el mérito extraordinario, en el cual el valor heroico no se ve unido, y aun delante, la aptitud profesional.

Las gratificaciones de mando

La Comisión de presupuestos, á la que creamos pertenecen el Ilustrado jefe de Estado Mayor del Ejército D. Pio Suárez Inclán, ha acordado restablecer en el presupuesto de la Guerra las gratificaciones de mando.

Nosotros las limitáramos al efectivo de tropas; esto es, al mando de compañía, batallón, regimiento, brigada, división y Cuerpo de Ejército.

Los destinos burocráticos, por importantes que sean, no llevan consigo las molestias y responsabilidades del mando de tropas.

Lo que se precisa es, y por modo urgente, la supresión del descuento, el pago de todas las panesiones de San Hermenegildo y el aumento de sueldos.

No nos cansáramos de repetir que esto sería lo que llevase al Cuerpo de oficiales el ánimo y la interior satisfacción.

Lo primero de todo es dar al jefe y al oficial medios de subsistir con el decoro correspondiente á las necesidades de la vida.

Donde hay hambre no se pide honor. Esto es lo real y verdadero. No nos engañemos.

TARIFA Y CEUTA

Siempre hemos oído que el puerto español más indicado para toda base de unión con Marruecos es Tarifa, y las circunstancias actuales lo van indicando con más relieve.

Tarifa es el punto más avanzado de España en el Estrecho, puede fácilmente hacerse inexpugnable, pues su famosa tale de las Palomas y las montañas que rodean con puntos tan inaccesibles desde el mar, que puede decirse que parecen cortadas á pico; desde aquellas alturas se domina la mitad del Estrecho.

Además, Tarifa está situada en la boca verdadera del Estrecho, en el punto más angosto, pues desde ella á la punta de Sirti hay 14 kilómetros y medio, 10 menos que desde Algeciras.

Desde Tarifa se ve Tánger, se vigila la entrada del Océano y del Estrecho; situándose en la isla de las Palomas, se crea el observador en medio de sus espumosas aguas.

La razón, la conveniencia, la defensa de la Nación y aun de sus nuevos dominios en el Norte de Africa, reclaman una atención hacia esa ciudad que inmortalizará el gran Guzmán el Bueno, joya de gran valor en el más completo abandono por el desconocimiento de nuestros hombres de Estado.

Dóse á la bella ciudad de Algeciras cuanto se crea, concédanse muelles, ferrocarriles y ventajas sin cuento, todo lo que sea más útil y agradable, pero téngase presente que siempre estarán dominadas aquellas aguas por la artillería del Peñón inglés, y que, caso que haciendo un esfuerzo fortifiquemos los mejores puntos, siempre la bahía pertenecerá á ambas naciones.

En cambio Tarifa es sólo española, sus aguas mueren en las playas de enfrente, en Boadú. Allí no hay litigios, ni aguas jurisdiccionales, ni nada que entorpezca la marcha progresiva del pueblo español.

Pudiéramos hacer de Tarifa con poco sacrificio allí un buen puerto que anularía al de Gibraltar; pudiéramos llevar una línea férrea desde Cádiz ó de un puerto céntrico que enlazara con una línea de vapores que en cuarenta minutos llegarán á Boadú y de allí un ferrocarril á Ceuta; pudiérase sin abandonar el enlace con Algeciras hacer esta como línea militar que aligerara el tiempo de travesía siendo Cádiz, como más cercano á Larache, Tánger, Alcázar, Arcila y Ceuta, el punto de reunión de elementos de guerra para mandarlos por Tarifa al lugar que más le conviniere según las circunstancias.

Tengan presente estas líneas nuestros hombres de Estado y vean lo que Tarifa representa para España; no hay más que coger un mapa para darse cuenta exacta de la envidiable situación de ese punto tan cercano á nosotros.

Hay que mirar la realidad de frente y acometer con firmeza las resoluciones que caso como éste reclama.

Esto dice nuestro estimado colega *El De-*

fensor de Ceuta, y más de una vez hemos hecho nosotros presente la necesidad de artillar poderosamente a Tarifa, cuya histórica ciudad visitamos hace algunos años, pudiendo apreciar lo deficiente de la artillería que la defendía.

Al artillado de costas se concede escasa importancia, cuando a ésta y a la Marina militar hay que concedérsela.

Es de lamentar que los senadores y diputados que pertenecen al Ejército y a la Armada no se ocupen de este asunto con el interés que la defensa nacional exige.

Próximo nuestro viaje a Ceuta y Tánger, volveremos a ocuparnos de Algeciras y Tarifa con el interés que exige este importante asunto, que por lo visto no interesa gran cosa a los diputados a que corresponde hablar de ello.

Nuevos oficiales de Ingenieros

Guadalupe, 24.

Por haber terminado la carrera han sido propuestos para primeros tenientes de Ingenieros los alumnos siguientes:

D. Antonio Espín, D. Carlos Peláez, don Antonio Fernández Boláñez, D. Baldomero Buendía, D. Jesús Aguirre, D. Vicente Medina, D. Jenaro Rivlé, D. Fernando Sánchez de Toca, D. Francisco Jiménez, D. Manuel Chuecos, D. Federico Tenyado, D. Lorenzo Almaraz, D. Pedro Fautie, D. Luis Zafertallos Berdón, D. Antonio Bastos, D. Alejandro Mas, D. Carlos López Ochoa, D. Arturo Fosas, D. Antonio Escofat, D. Vicente Cala, D. Francisco Ramírez, D. Angel Alfonso, don José Fernández Steve, D. Antonio Villalón, D. Antonio Sánchez, D. Rodrigo Mester, don Enrique Bacudero, D. Rafael Martínez Maldonado, D. Ricardo Meseguer, D. Jaime Nadal, D. Luis Souza, D. Rafael Ortiz de Zárate y D. Ricardo Pérez.

La vida en Ceuta

(DE NUESTRO SERVICIO)

Excursiones a Tetuán.—Servicio de coches.—Huelgas.—Un incendio en el campo exterior.—Movimiento de buques.

Ceuta, 24.

A bordo del remolcador «Manuel María» marcharon a Tetuán varios oficiales de la guarnición con sus familias.

Los excursionistas desembarcaron en el sitio llamado el Rincón, y continuaron el viaje hasta Tetuán en automóviles.

Al frente de la expedición marchó el teniente coronel de Infantería Sr. Lombardero. Se proponían los excursionistas regresar en automóvil esta noche.

Es objeto de elogios el propósito del administrador de Correos, que realiza gestiones para que la correspondencia entre Ceuta y Tetuán sea llevada en automóvil y para que se instale un bazar en la barriada de Romeu, situada en el camino de Tetuán.

Se han declarado en huelga los obreros que trabajan en el salvamento del buque inglés «Clemwad», encallado en Punta Almina.

La causa es el negarse la casa de salvamento a abonarles 15 pesetas de jornal diario, que era lo que habían concertado; se confía en que la intervención de las autoridades solucionará la huelga.

El vigía del Hacho avisó al Gobierno militar de que se divisaban llamas en las inmediaciones de Benzú.

Inmediatamente salieron ingenieros bomberos mandados por el capitán Cañadas y los tenientes Mollá y Serrano.

Llevaban los soldados picos, palas y material de incendios, ocupando el camión automóvil.

El incendio se desarrolló con violencia, favorecido por el fuerte Poniente.

Las llamas envolvían el monte denominado del Rial, perteneciente a los Ingenieros, por sitio próximo al arroyo Calanorrao.

Cuarenta soldados de Infantería del regimiento del Serrallo, destacados en el campo, fueron los primeros en acudir al lugar del siniestro.

En seguida comenzaron los trabajos para evitar la propagación del fuego a las viviendas próximas.

Cuando llegaron más fuerzas continuaron estos trabajos, procediéndose al aislamiento del sitio incendiado, talando árboles y monte bajo.

Después de cuatro horas de trabajos se logró localizar el fuego.

Cooperaron a la extinción del siniestro treinta artilleros, cien ingenieros del regimiento mixto y los infantes del regimiento del Serrallo, ya mencionados.

Se quemaron gran número de árboles y un espacio no pequeño de monte bajo. Los conejos huyeron a millares, muriendo muchos abrasados.

Los moros que contemplaban el incendio se ofrecieron para ayudar a los trabajos de extinción.

Por la pronta intervención de las fuerzas, que consiguieron localizar el fuego, no alcanzó el siniestro mayor importancia ni ocurrieron desgracias personales.

Han fundado en este puerto el «Cabo Páez» con carga general, procedente de Gibraltar, y el «Eloisa», procedente de Mazagán, con cargamento de granos.

El cañonero «General Concha» marchó con objeto de realizar un viaje de crucero hasta Río Martín y Alhucemas, vigilando la costa.

Fiestas y banquetes

Festival en el Retiro.

Esta tarde, a las seis, se celebrará en el Retiro la inauguración del «Parque Infantil», que el Ayuntamiento ha acotado en el espacio que ocupó la Exposición, y cuya entrada es por la calle de Alfonso XII.

Dicho espectáculo, que será público, estará a cargo de la Institución Española de Educación física, y en él tomará parte principal la Sociedad Gimnástica Española, el batallón infantil de la Sociedad de Amigos de la Infancia y otros elementos.

Tendrán sitio reservado para presentarlo las autoridades, la Prensa y los socios de la Gimnástica y de la Institución.

El acto será amenizado por la Banda municipal.

En honor de Basilio Alvarez.

Los amigos y admiradores con que cuenta el ilustre sacerdote y escritor D. Basilio Alvarez han acordado agasajarle con un banquete, que tendrá lugar el próximo día 3 de Julio, a las ocho de la noche, en el gran restaurant La Huerta.

La fiesta tiene por objeto celebrar el ruidoso triunfo obtenido por el Sr. Alvarez con la publicación de su notable obra «El libro del periodista».

Las tarjetas, al precio de ocho pesetas, se expenden en el Centro Gallego, Plaza de Santa Ana, 17; Librería de Pueyo, Mesonero Romanos, 10; en la Academia del Sr. Sánchez Pacheco, Arsenal, 24, y en La Huerta.

Jardines del Buen Retiro.

Hoy martes, primer día de moda, interpretará la Orquesta Sinfónica de Madrid, bajo la dirección del maestro D. Julio Francés, el siguiente programa:

Primera parte.

«Quinta sinfonía».—Beethoven.

I.—Allegro con brío.

II.—Andante con moto.

III.—Scherzo.

IV.—Allegro.

Segunda parte.

«Anacrón» (obertura).—Cherubini.

«Coral de la cantata 140».—Bach.

«Rienzi» (obertura).—Wagner.

A continuación tomarán parte en el festival «La Santiagueta», Carmen del Villar, Mary-Tito, Luisa de Vigné y «Las Mascotas», terminando con la exhibición de cintas cinematográficas.

Fiesta onomástica.

Con motivo de celebrarla ayer el ilustre ex ministro conservador D. Juan de La Cierva recibió muchas vistas y felicitaciones de sus correligionarios.

También ha recibido numerosos telegramas de todas las provincias.

Telégrafo y teléfono

(DE NUESTROS CORRESPONSALES)

PROVINCIAS

Sevilla, 24.

En el río Guadalquivir apareció flotando en las aguas un cadáver. Extraído, se le identificó, resultando ser un sargento del regimiento de Granada, de esta guarnición.

Se ignora si se trata de un suicidio ó de un accidente.

**

Alicante, 24.

Anoche se celebraba la verbena de San Juan, y los disparos de cohetes y petardos originaron varias desgracias. Un petardo hizo explosión en la mano del sargento del regimiento de la Princesa Enrique Suárez, destruyéndole la mano izquierda, siendo conducido al hospital en gravísimo estado.

La ley de Jurisdicciones.

Barcelona, 24.

Ha circulado el rumor de que el Gobierno trata de suspender la ley de Jurisdicciones.

Se ignora el fundamento que tiene tal rumor.

La Escuela de artilleros.

Cádiz, 24.

En el crucero «Numancia» han verificado prácticas de artillería las Escuelas de aprendices de artilleros.

Prácticas de torpedos.

El Ferrol, 24.

En presencia de las autoridades de Marina y de numerosos oficiales se ha verificado a la entrada de la ría una importante experiencia de torpedos, como final de las prácticas que venía realizando la brigada de torpedos.

El momento de explotar un torpedo cargado con 25 kilos de algodón pólvora fue verdaderamente grandioso.

La explosión levantó una enorme columna de agua, y a la superficie salieron millares de peces muertos.

El comandante de la brigada fué muy felicitado por el éxito.

Explosión en una pirotecnica.

Cádiz, 24.

En un taller de pirotecnica establecido en la playa de Puntales se ha producido una explosión.

El pirotecnico ha sufrido quemaduras en ambas manos.

Ha apagado el incendio, derribando los techos y arrojando sobre el taller agua del mar, el personal de la Armada de la inmediata estación torpedista.

El teniente de navío D. Manuel Fernández Piña y el contador D. José Martínez Ayala, entre dos columnas de llamas, han sacado del taller dos cajas de pólvora, evitando nuevas explosiones y daños.

Su proceder ha sido justamente elogiado.

Marruecos

El Sultán prisionero.—Estadística comercial.—Contra los franceses.

Tánger, 24.

Por noticias recibidas de Rabat se sabe que el secuestro en que se tiene a Muley Hafid no puede ser más riguroso.

Este no puede hacer nada, ni siquiera recibir a un caud de las tribus vecinas, sin el asentimiento y la presencia de uno de ellos.

Muley Hafid es un verdadero prisionero, una especie de testaferrero de los franceses.

Paris, 24.

Se ha publicado la estadística comercial de Marruecos en 1911.

Francia figura con 76 732 000 francos; si-guen Inglaterra, con 48.978.000; Alemania, con 25.289.000, y España, con 12 051.000.

Fez, 23.

La columna del general Dalbiez ha sido atacada durante la noche del 21, en el campamento de Ibraim Sidl Abdess-lan, por grupos disidentes de los Beni-Mitr, ayudados por los Aityat.

El general Dalbiez efectuó una salida, rechazando al enemigo en desorden, y haciéndole abandonar sus muertos en el campo.

Los franceses tuvieron cuatro muertos y seis heridos.

La columna Gourand participa seguir sin novedad.

Tánger, 24.

El general Gourand atravesó el sábado el territorio de los Ima Oued, desconcertan o el contingente enemigo.

Los franceses tuvieron dos heridos.

EXTRANJERO

Commemorando una fecha.

Paris, 24.

Con motivo de cumplirse hoy el XVIII aniversario de la muerte de Sadt Carnot, presidente de la República, ocurrida en Lyon el día 24 de Junio de 1894, el Sr. Fallieres ha hecho una visita al panteón.

Los hijos del presidente muerto, comandante Ernesto Carnot y Francisco Carnot, diputado, han recibido a Fallieres ante la tumba de aquél.

Entrevistas de Sobietanos.

Berlin, 24.

Telegrafian de Petersburgo que el rey Jorge V de Inglaterra se verá con el Zar en el puerto del Revel a fines de Agosto.

La visita el Emperador Guillermo, que, como se ha dicho, se verificará en aguas finlandesas durante el mes de Julio, es objeto de *pourparlers*.

Para mediados del próximo Julio se espera a Polcaré. Será éste huésped del Zar durante algunos días en el Palacio de Peterhoff.

Escuadra rusa.

Berlin, 24.

Según el programa naval moscovita, Rusia posee a en 1930 una escuadra compuesta de 24 «dreadnoughts», 12 cruceros acorazados y numerosos cazatorpederos, torpederos y submarinos.

La flota rusa en el Báltico debe ser vez y media más fuerte que la de los Estados Unidos y constará en 1917 de cuatro «dreadnoughts», cuatro acorazados menores y ocho cruceros acorazados.

En Alemania se teme que estos armamentos constituyan una amenaza para el Imperio.

La Marina inglesa.

Londres, 24.

Ha salido de la Tyna para Sbaernea el gran «dock» flotante construido por orden del Almirantazgo. Este enorme «dock» podrá elevar los buques más grande y pesados que existen y puedan construirse durante muchos años. El nuevo «dock» será amarrado en Saltpan-Back, en el puerto Victoria, donde hay suficiente profundidad para que pueda sumergirse lo necesario para tomar sobre sí los cruceros y acorazados mayores. Así se han hecho los ensayos, se enviará el «dock» a Chatham, en donde prestará servicio.

Londres, 24.

Uno de los personajes más importantes de la Marina mercante inglesa, Mr. Foster King, ha dicho que en 1970 medirán los navios transatlánticos 1.800 pies de longitud (600 metros) y 220 de ancho (73 metros). Los canales y «docks» actuales deberán ser ensanchados y alargados considerablemente.

Hoy mismo hay únicamente tres calas secas capaces de recibir navios como el «Lustantia» y el «Imperator», para ser reparados. Son éstos Gibraltar, Brest y el americano Bremerton, en el Pacífico.

Tiro Nacional

Han terminado en el Campo de Tiro Nacional, y ante el Jurado, que preside el coronel Sr. Lallave, los ejercicios practicados por los tiradores que aspiran a formar parte del equipo que ha de representar a España en el próximo é importante certamen Internacional de Bayona.

Como consecuencia de estos ejercicios previos, fueron designados los capitanes D. Luis Calvet y D. José Vento, y los Sres. D. Arturo Fernández, D. Eugenio de las Heras, don Germán Ortega y D. Eusebio Andrés; la Junta Central del Tiro, que preside D. Alberto Aguilera, presta gran atención a este asunto, y para lograr el éxito a que aspira, contando ya con la pericia demostrada por los tiradores designados, ha adquirido para ello armas de gran precisión y las correspondientes dotaciones de cartuchos españoles, y prepara todo lo necesario para que la representación de España haga un digno papel al lado de las demás naciones de Europa y América.

A este fin, también la Junta ha nombrado como delegado suyo en Bayona al señor duque de Tovar, y para que le asese y le sustituya en caso de ausencia, al señor coronel Relasc.

También, patrocinado por la Junta Central de Tiro, se celebrará muy pronto en Barcelona un concurso, al cual han destinado importantes premios S. M. el Rey, las Infantas doña Isabel y doña María Teresa y el infante D. Carlos.

Para asistir a este certamen, en representación de la Junta Central, ha sido designado el coronel Sr. Lallave.

Senado

Sesión del día 24 de Junio de 1912.

A las cuatro menos diez abre la sesión el Sr. Montero Ríos con la asistencia de muy pocos senadores.

En las tribunas, nadie.

Sin ruegos ni preguntas se entra en el

ORDEN DEL DÍA

Son aprobados los dictámenes que figuran en el orden del día y se levanta la sesión.

Congreso

Sesión del 24 de Junio de 1912.

A las tres y quince de la tarde abre la sesión el conde de Romanones, con escasa concurrencia de diputados.

Las tribunas, casi vacías.

En el banco azul, los Sres. Canalejas, Barroso, Villanueva y Luque.

Sin incidente ninguno se aprueba el acta de la sesión anterior.

Ruegos y preguntas.

El Sr. Azcárate pregunta al ministro de la Gobernación por unos expedientes. Nos es imposible oír al orador ni a los Sres. Barroso y Villanueva, que le contestan.

El Sr. Iglesias (D. Pablo) denuncia el hecho de que el Centro obrero de A'mansa continúa clausurado, a pesar de que el Tribunal Supremo no ha aceptado la denuncia del fiscal.

Habla después de lo ocurrido con unos obreros de Cuevas del Becerro. Asimismo denuncia lo ocurrido en Zamora, donde se ha detenido a unos obreros, ocupándoles algunos folletos y periódicos socialistas. Dice también que el gobernador de aquella provincia se niega a recibir a los obreros.

En Tembleque sigue, según dice, sin poderse abrir el Centro obrero, sin motivo ni causa que lo justifique.

Denuncia lo ocurrido por abandono de la higiene en la mina de Vilatoba (Coruña) y dice que un obrero se partió una pierna y que en aquella mina no hay ni médico ni botiquín. Asegura que allí viven los obreros en unos inmundos barracones.

También denuncia que la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante tiene una mina en la que existen cantinas que por sus condiciones están fuera de la ley.

Sigue denunciando hechos menudos que, según afirma el orador, son siempre contra los obreros.

Termina rogando al presidente del Congreso que estimule el celo de la Comisión que ha de dar dictamen acerca de los tribunales industriales, toda vez que si se cierran ahora

las Cortes ha de tardarse mucho tiempo en resolver este asunto.

El ministro de Fomento recoge lo dicho acerca de los abusos de las empresas mineras y después de informarse corrige los abusos.

Se reanuda la interpelación acerca de la caducidad de las concesiones mineras.

El Sr. Alcalá Zamora se muestra conforme con las manifestaciones que en la tarde anterior hizo el Sr. La Cierva, añadiendo por su parte algunas consideraciones de orden jurídico.

El ministro de Fomento le contesta, repitiendo, como en la sesión anterior también lo hizo, su incompetencia para contestar a los cargos formulados por el Sr. Alcalá Zamora, que son los mismos que los hechos por el Sr. La Cierva.

Dice que este asunto minero de la provincia de Murcia es un escándalo; y que en la provincia de Murcia ejercen la soberanía los Sres. La Cierva y conde de Romanones.

El Sr. Soriano: Buena pareja! (Risas.) El Sr. Paya pronuncia palabras que no se perciben.

El Sr. Soriano: ¿Quién es S. S.?

El Sr. Paya: Yo, un diputado como su señoría, que sostiene lo que dice aquí y fuera. Y S. S., ¿quién es? (Muy bien, en la mayoría. Campanillazos.)

El Sr. García Vaso termina diciendo que espera que el conde de Romanones coadyuve a la reparación de las injusticias cometidas en la cuestión de las minas.

Se suspende esta discusión.

ORDEN DEL DÍA

La cuestión de Canarias.

El Sr. Domínguez Alfonso apoya su voto particular.

Califica de absurdo el dictamen reformado, y dice que los intereses no pueden consentir un quiete sin vida, un quiete morboso.

—Nosotros — añade — queremos salud y vida.

Cree que se trata sólo de conceder privilegios a Las Palmas, desatendiendo las necesidades de las islas pequeñas.

Le contesta, por la Comisión, el Sr. Morote, explicando el gran espíritu de concordia en que ésta se ha inspirado.

Manifiesta que no estaba conforme con el nuevo dictamen, habiéndolo firmado sólo para facilitar la rápida solución del pleite pendiente que tiene paralizada la vida política y social en Canarias.

Termina someténdose a lo que la Cámara resuelva sobre los puntos de discrepancia, que ya no considera muy importantes.

El presidente del Consejo interviene, repitiendo su propósito de resolver ahora y sin interrupción el problema en vista del estado de agitación que se manifiesta en el Archipiélago.

Presupuesto de Gracia y Justicia.

Comienza la discusión de los capítulos referentes a obligaciones eclesiásticas.

Se aprueban sin debate los capítulos XI, XII, XIII y XIV.

El Sr. Azcárate apoya una enmienda al capítulo XV, que se refiere a las subvenciones para reparación de templos.

No se toma en consideración.

El Sr. Iglesias (D. Pablo) habla para protestar de ello.

Academia Española

Antesyer se reunió la Real Academia Española para la elección de representante en la Alta Cámara, en la vacante del Sr. Menéndez Pelayo.

Los académicos reunidos fueron 21. Se disputaban la designación el censor de la Corporación, D. Francisco de A. Comellerán, y el vocal adjunto D. E. Agente Sellés, marqués de Geroza.

Este obtuvo nueve sufragios, y 12 el primero, siendo, por tanto, proclamado senador el Sr. Comellerán.

ENSEÑANZA

La Academia preparatoria establecida en la calle de la Bola, núm. 12, empieza en 1.º de Julio próximo el repaso durante el verano de las asignaturas que constituyen el Bachillerato, cursos de la Escuela de Comercio, Normal de Maestros, Francés, Inglés y otras carreras, haciéndolo extensivo para las señoras, con los mismos honorarios que ya tiene establecidos (4 pesetas por cuota mensual y 2 50 por cada asignatura que se curse. El resultado obtenido por los alumnos en los últimos exámenes verificados en los Centros científicos de enseñanza se ha dado el caso de no haber habido ni un solo suspenso, y los sufridos por las señoras alumnas en los distintos establecimientos han llegado a constituir una verdadera excepcionalidad, cuyos datos se facilitan en Secretaría.

De otras Marinas

Desde que comenzó la era de los «Dreadnoughts», caracterizada por un aumento progresivo y bien pronto inquietante del desplazamiento de los buques de combate, se habla mucho menos de los submarinos. En la comparación de las flotas apenas si se les tiene en cuenta, y diríase que, después de haberles dado hace pocos años una importancia quizás exagerada, por una reacción, también excesiva, se les considera hoy, en algunas naciones al menos, como un arma secundaria de muy limitado interés.

Al aumentar los buques en dimensiones y en velocidad, el torpedo automovil ha podido parecer menos peligroso para ellos. Por una parte, la velocidad disminuye las probabilidades de que el torpedo toque en el blanco, y por otra el aumento de tonelaje con un seccionamiento de los fondos más perfeccionados, parece que debe limitar las averías producidas por una explosión. Pero el torpedo automovil también ha realizado últimamente grandes progresos. Su velocidad pasa ya de cuarenta millas, lo que indica que en los últimos veinte años ha crecido en la misma proporción que la de los buques rápidos; la seguridad de su trayectoria ha llegado a ser perfecta, y su carga, por último, ha sido considerablemente aumentada. Desde este último punto de vista, sin embargo, no se tienen datos prácticos que permitan apreciar los efectos de esta carga sobre un casco moderno; pero en cuanto es posible juzgar por el ensayo llevado a cabo en Lorient contra un cajón semejante a una sección del *Mirabeau*, estos efectos serán enormes, y no existe sistema alguno de construcción que pueda resistirlos. Quizás sea exagerado contar con la destrucción completa de un acorazado por un solo torpedo; pero no debe dudarse que quedará fuera de combate durante cierto tiempo, y este es el resultado que más importa.

Al mismo tiempo que el torpedo, y por lo menos tanto como éste, ha ido perfeccionándose el submarino que debe lanzarlo. Cada vez serán más numerosas las ocasiones en que podrá intervenir en la lucha, y cada vez mayores las probabilidades de que su intervención sea eficaz.

Estas probabilidades dependen, sobre todo, de la velocidad del submarino, así en la superficie como sumergido.

El submarino puede consagrar a su propulsión una parte del desplazamiento relativamente mayor que la mayor parte de los buques ordinarios. Si su casco sucesivamente más grueso es muy pesado, en cambio su armamento es muy ligero. En el primer *Gustave Zédé*, exclusivamente eléctrico, los motores y acumuladores integraban un 50 por 100 del tonelaje en rosca. Los submarinos más modernos tienen cascos más pesados a fin de poder resistir presiones mucho mayores; pero aún reservan para su potencia motriz una fracción del desplazamiento comprendida entre un 35 y un 45 por 100, lo mismo que los cruceros rápidos. Pero debe tenerse en cuenta que este considerable peso debe repartirse entre dos motores independientes, y de ahí que las velocidades de los submarinos no lleguen a ser del orden siquiera de la de los buques corrientes.

El aparato motor de inmersión es el más pesado, llegando, según los tipos, al 20 ó al 30 por 100 del desplazamiento. Es también el que tiene peor rendimiento, porque actuando cuando está sumergido todo el casco, opone éste mayor resistencia a la marcha. No hay que pensar en el aumento de su capacidad pesada, y, por otra parte, otros problemas referentes al volumen y a la facilidad de visión limitan también el número de acumuladores. A pesar de esto ha aumentado sensiblemente la velocidad en inmersión, que de 6 á 7 millas ha pasado á 10 ó 12 en los más modernos tipos. Esta mejora se ha obtenido, en gran parte, por los adelantos realizados en los acumuladores, con los que hoy puede obtenerse, con toda seguridad, un régimen de descarga en 50 por 100 más elevado que antes, y porque restituye también una parte mayor de la energía en ellos acumulada. En este sentido no parece fácil adelantar mucho más; para conseguirlo se necesitaría un acumulador ligero, del género del acumulador Edison, que diese prácticamente resultados que hasta hoy no se han conseguido más que en el laboratorio.

Mirada desde este punto de vista, la gran velocidad en inmersión suscita otros problemas secundarios que hacen dudar, por el momento al menos, de la posibilidad de su utilización. Por de pronto, los periscopios á esas velocidades vibran extraordinariamente, y sería preciso hacerlos más robustos y con ellos más visibles, por su mayor volumen y por la mayor estela que producirían. Por otro lado, el equilibrio en profundidad, la perfecta horizontalidad y la consecución de una inmersión constante, son más difíciles y exigen timones horizontales de mayores dimensiones. Estamos persuadidos de que ninguna de estas dificultades es insuperable; la solución aparecerá en el momento preciso; pero aún no hemos llegado á este punto.

Esta limitación de la velocidad en inmersión, elemento táctico esencial para la utilización del submarino, es precisamen-

te, en el momento actual, su principal defecto.

Por lo que se refiere á la marcha en superficie, en cambio, los progresos son muy grandes, y aun puede predecirse mayores para un porvenir no lejano, porque estos progresos están íntimamente ligados con los del motor de petróleo, más acentuados de día en día.

Sin necesidad de remontarse á muy lejanos tiempos, tenemos un ejemplo muy elocuente en la comparación del *Pluviose*, empezado á construir en 1905, y el *Fa raday*, que acaba de hacer sus pruebas. El primero, con máquinas de vapor, no ha pasado de 12,5 millas como velocidad máxima, mientras que el segundo, del mismo tonelaje, pero con motores de petróleo, ha llegado á las 15 millas. Los submarinos, casi semejantes, que construye el Creusot para las marinas extranjeras, con planós de M. Laubeuf, deben andar 16 millas con el mismo desplazamiento de 400 toneladas en superficie y con mejores cualidades de marcha en profundidad. El radio de acción, por otra parte, es casi el doble del conseguido con las máquinas de vapor gracias al poco consumo del motor de petróleo.

Pudieran esperarse los perfeccionamientos de este motor, y con ellos los progresos de marcha en superficie para los submarinos, y no construir nuevos tipos de buques sino á medida que estos perfeccionamientos se realicen; pero ya se sabe que el principal estímulo para los ingenieros son precisamente las exigencias de los constructores, y estas exigencias, en el momento presente, han llegado á ser verdaderamente imperiosas. Se quieren submarinos que sean capaces, no sólo de defender una pequeña extensión de costa, como los que se construyeron al principio, ó que puedan, como los de tipo «Pluviose», realizar travesías relativamente largas, y llevar su acción lejos de su punto de apoyo en que pueda cooperar á la lucha entre escuadras de combate, aportando el apoyo de su fuerza á ese duelo decisivo, ante el cual resulta secundaria la defensa de las costas. Para llegar á cumplir esta misión es preciso que el submarino tenga más velocidad y más resistencia que las que hoy tiene.

De esta serie de consideraciones ha nacido el programa de submarinos de escuadra, elaborado en 1908 en el Ministerio de Marina, por el que se impone una velocidad de prueba de 20 millas y un radio de acción en la superficie igual al de los destroyers. Es público que, como consecuencia de este programa, se han presentado algunos proyectos, uno de los cuales, debido al ingeniero jefe M. Simonot, ha sido aprobado, disponiéndose la construcción de dos ejemplares: el «Gustave-Zédé», en 1910, y el «Nereide», en 1911. En este proyecto, el tonelaje en la superficie llega á 740 toneladas, lo que sin duda constituye un defecto si se considera su coste, próximamente el doble del de un «Faraday». Pero ocurre con los submarinos lo mismo que con las demás clases de buques, siendo necesario admitir el aumento de tonelaje y de coste á medida que se les exigen cualidades más desarrolladas. Durante el mismo período, el desplazamiento de nuestros destroyers ha variado en la misma proporción que el de los submarinos, y ya no se construyen buques de la una ni de la otra clase con pequeños desplazamientos. Todo queda reducido á la comparación entre los precios de coste y los servicios que se esperan de estas nuevas unidades con los que correspondían y podían prestar las unidades anteriores.

El aumento de tonelaje permitirá, no sólo realizar velocidades no conseguidas antes, sino también sostenerlas en circunstancias de tiempo menos favorables, lo que es muy esencial. Las dificultades, por lo que se refiere á la maniobra, se vencieron seguramente sin grandes dificultades. Desde este punto de vista, el salto de las 400 toneladas de la serie «Pluviose» á las 740 del «Gustave Zédé», es como el que se dió al pasar de las 200 toneladas del tipo «Sirène» á las 400 del «Pluviose»; se temían entonces inconvenientes que en la práctica han sido vencidos. Basta para ello que los autores de los proyectos hayan tomado las precauciones necesarias para asegurar las facilidades de maniobra y la seguridad á pesar del aumento de dimensiones.

De esta confianza no participa Francia únicamente; en Inglaterra está construyéndose un submarino de 800 toneladas (en superficie), y el Almirantazgo ha aceptado este gran desplazamiento para asegurar una velocidad no mayor de 16 millas. Esto prueba al mismo tiempo que si las ideas, respecto á la misión de los submarinos, han evolucionado del mismo modo á ambos lados de la Mancha, los motores de explosión están más perfeccionados en Francia. Los alemanes construyen también un submarino de un tonelaje casi igual. Un detalle importante es que, tanto el submarino inglés como el alemán, deberán ir provistos de un cañón de 75 milímetros uno de ellos y de 88 milímetros el otro. Ya no se encuentra admisible que un buque de esta importancia pueda quedar, si por cualquier causa no puede sumergirse, á la merced del más insignificante torpedero y sin medio alguno de defensa. Se trata de un ejemplo que será seguramente imitado.

Pero, si se exige al submarino más velocidad y mayor radio de acción en la superficie, más velocidad y radio de acción bajo el agua, mayor habitabilidad, y además de todo esto, artillería, ¿se aumentarán aún más sus dimensiones? Esta sería una necesidad imperiosa si no se encontrara el medio de economizar algo del peso que se consagra al motor de inmersión, utilizando bajo el agua el mismo motor que en superficie.

Ya se sabe que este problema es objeto de trabajos ya antiguos, sobre todo en Francia. En 1902 empezó á construirse el submarino «Y», que, en inmersión, debía alimentar su motor de petróleo por aire comprimido en el mismo casco del buque, acumulando en un condensador especial los gases de la combustión para evacuarlos solamente á largos intervalos. La construcción de este buque fué muy larga, su motor dió resultados poco satisfactorios aun en funcionamiento normal, y cuando se quiso que marchara en vaso cerrado fué preciso renunciar en seguida. El «Y» fué condenado sin haber servido. Se construyó otro submarino, el *Omega*, en el que se debía aplicar el mismo principio con mayor desplazamiento. Hoy navega transformado en vapor, con el nombre de *Argonauta*. Por la misma época se empezó la construcción de dos pequeños submarinos, llamados *Guipe núm. 1* y *Guipe núm. 2*, en los que el motor de petróleo trabajaba en ciclo cerrado alimentado con oxígeno; los motores no llegaron á ser entregados y los cascos quedaron sin terminar.

Tantos ensayos infructuosos parece que han desanimado á la Marina francesa. Sólo hizo una nueva tentativa en una vía muy diferente al construir en 1906 el *Charles Brun*, dotado de una caldera acumuladora Maurice. Este submarino, de 350 toneladas, empezó en 31 de Diciembre de 1906, todavía no ha hecho sus pruebas y no puede saberse el resultado que dará. Pero de todos modos, no parece que ofrezca la solución completa del submarino con motor único, porque la duración de su marcha en profundidad es necesariamente muy limitada.

La solución completa, con motor de petróleo para la navegación bajo el agua, se intenta en el extranjero. Un astillero italiano construye actualmente un submarino de este género ideado por M. del Proposto. En los Estados Unidos, por otra parte, se ha empezado la construcción de algunos buques, cuyo principio es análogo y cuyo nombre de «sub-surface destroyers» indica claramente su objeto.

Cuando el problema esté resuelto se fusionarán el torpedero y el submarino, lo que ya parecía descontar para muy corta fecha una fase del programa naval del Almirante de Lapeyrère. A nosotros nos parece prematuro esperar antes de que un progreso apenas sospechado permita triunfar sobre dificultades demasiado aparentes por el momento. En la actualidad es preferible contentarse con mejorar separadamente los dos tipos, aumentando su potencia ofensiva y la posibilidad de su acción.

H. B.

Diario Oficial

(Del día 25 de Junio de 1912, núm. 141.)

Residencia.

Se autoriza al teniente general de la sección de reserva D. Manuel Aguilar para fijar su residencia en Bilbao.

Gratificación.

Se concede la gratificación de efectividad en su empleo al capitán de Artillería D. Juan Rul.

Ayudantes.

Cesa en el cargo de ayudante de órdenes del teniente general D. Cándido Hernández de las 400 toneladas de la serie «Pluviose» á las 740 del «Gustave Zédé», es como el que se dió al pasar de las 200 toneladas del tipo «Sirène» á las 400 del «Pluviose»; se temían entonces inconvenientes que en la práctica han sido vencidos. Basta para ello que los autores de los proyectos hayan tomado las precauciones necesarias para asegurar las facilidades de maniobra y la seguridad á pesar del aumento de dimensiones.

Cuadro de inutilidades.

Hoy, 25, publica el *Diario Oficial* el cuadro de inutilidades que ha de aplicarse á las clases é individuos de tropa que aspiren al ingreso en las Academias militares.

Premios.

Se conceden 1.000 pesetas para premios del concurso hípico que ha de tener lugar en Valencia en el próximo mes de Julio.

Fallecimiento.

Ha fallecido en Cartagena el subintendente de segunda D. Andrés Mas Diaz.

Información de Marina

Movimiento de barcos.

Saltaron:
De Cádiz, el «Lobo».
De la Carraca, el «Numancia».
De Andraitx, el «Nueva España».
De Malilla, el «Laya».
Entraron:
En La Coruña, el torpedero francés «Tramontano».

En Cádiz, el «Plata».
En Sanlúcar, continuando para Sevilla, el «Lobo».
En Melilla, el «Victoria».
Fondearon:
En Cádiz, el «Numancia».
En Palma, el «Nueva España».
En los caños de la Carraca, el «Plata».
En Sevilla, el «Lobo».

Quedaron terminadas en El Ferrol las obras de la «Nautilus», y está dispuesta para emprender viaje.

Reales órdenes.

Dispone que el contralmirante de la Armada D. Adriano Sánchez se encargue de la presidencia de la Comisión de Reglamentos Internacionales de Marina Mercante.

Nombra segundo comandante del «Pelayo» al capitán de fragata D. José Rivera.

Destina para eventualidades al capitán de fragata D. Pedro Mercader.

Nombra ayudante del contralmirante don Francisco Chacón al capitán de corbeta don Francisco Núñez.

Idem ayudante de Marina del distrito de Puente Mayorga al capitán de corbeta don Leopoldo Colombo.

Concede el pase á la Escala de Tierra al capitán de fragata D. Gerardo Armitjo.

Destina al Estado Mayor Central, al idem D. Rafael Bausá.

Idem para eventualidades al idem D. Agustín Cuesta, para el Apostadero de Cartagena.

Nombra al teniente de navío D. Luis Bausá vocal de los Tribunales de exámenes para marinistas navales.

Destina el Observatorio de San Fernando al idem D. José María Martín Peña.

Asigna al «Lauria» al alférez de navío don Isidro Fontela.

BOLSA DE MADRID

(COTIZACIÓN OFICIAL COMPARADA)

VALORES PUBLICOS	DIA 21	DIA 24
4 por 100 perpetuo interior.		
Fin corriente.....	85 10	85 07
Fin próximo.....	00 00	00 30
Al contado.		
Serie F de 50.000 ptas. nominales.	84 85	84 90
» E de 25.000 »	84 85	84 95
» D de 12.500 »	84 95	85 05
» C de 5.000 »	85 40	85 40
» B de 2.500 »	85 45	85 45
» A de 500 »	86 55	86 55
» G y H de 100y 200 nominales.	87 00	87 05
En diferentes series.....	00 00	00 00
4 por 100 amortizable.		
» E de 25.000 ptas. nominales.	00 00	00 00
» D de 12.500 »	93 85	00 00
» C de 5.000 »	93 85	93 80
» B de 2.500 »	00 00	00 00
» A de 500 »	00 00	93 95
En diferentes series.....	93 85	93 95
3 por 100 amortizable.		
Serie F de 50.000 ptas. nominales.	101 95	102 00
» E de 25.000 »	00 00	102 00
» D de 12.500 »	101 95	00 00
» C de 5.000 »	102 00	102 00
» B de 2.500 »	102 05	102 05
» A de 500 »	102 00	102 10
En diferentes series.....	102 05	101 40
Bancos y Sociedades.		
Cédulas hipotecarias al 4 por 100	101 10	101 10
Acciones del Banco de España.....	453 00	453 30
Idem de la Comp.ª A. de Tabaco.....	286 00	287 00
Idem del Banco Hipotecario.....	245 00	249 00
Idem del de Castilla.....	00 00	88 00
Idem del Hispano-americano.....	00 00	142 50
Idem del Español de crédito.....	00 00	00 00
Idem del del Río de la Plata.....	480 00	478 00
Idem del Central Mexicano.....	00 00	430 00
Azucareras preferentes.....	45 00	45 00
Idem ordinarias.....	15 50	15 00
Idem obligaciones.....	79 00	79 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.....	00 00	00 00
Compañía Peninsular de Telégrafos.....	00 00	00 00
Canal de Isabel II.....	00 00	00 00
Construcciones metálicas.....	00 00	00 00
Ferrocarril de Valladolid á Ariza.....	27 00	272 00
Unión de Expósitos.....	00 00	00 00
Obligaciones Diputación provincial.....	00 00	00 00
Sociedad Editorial de España.....	00 00	00 00
Fundador.....	00 00	00 00
Idem Id. id. Ordinarias.....	00 00	00 00
Compañía Madrileña de Urbanización.....	00 00	00 00
Ayuntamiento de Madrid.		
Obligaciones de 250 pesetas.....	00 00	00 00
Idem de Erlanger y Compañía.....	74 00	74 00
Idem por resultados.....	83 00	84 00
Idem por expropiaciones del interior.....	94 00	94 00
Idem Id. en el ensanche.....	30 00	00 00
Camios sobre el Extranjero		
París, á la vista.....	6 25	6 45
Londres, á la vista.....	26 82	26 80

A nuestros suscriptores

Rogamos encarecidamente á nuestros suscriptores que siempre que tengan que dirigirse á esta Administración, para cualquier asunto, lo hagan acompañando una faja ó los datos necesarios para venir en conocimiento de su empleo, Cuerpo ó Centro en que presta sus servicios, á fin de facilitar el trabajo que pesa sobre estas

oficinas por efecto del considerable aumento de suscripción que por el crecimiento favor de las clases militares de tierra y de mar venimos registrando, debido á nuestras justas campañas.

El castel para l oy

COMEDIA.—Compañía Gran Guignol —A las 9, (beneficio de Bella Starace), Mistero di dolore (estreno), Calvario (estreno, L'usuraio).

CERVANTES.—No hay función.

APOLO.—A las 7, El cuento del diágon.

A las 10 1/4 (doble), El primer reserva. Las mujeres de Don Juan

CÓMICO.—(Compañía Prado-Chicote.) A las 7 (doble), Arsenio Lupin ladrón de guante blanco, (tres actos).

A las 10 1/2 (doble), La viva de genio (dos actos).

ESLAVA.—A las 7 (doble), La viuda alegre.

A las 10, Los borregos.
A las 11 (doble), Soldaditos de plomo.

NOVEDADES.—A las 6 (sencilla) Es-labón de sangre.

A las 7 1/4, Poca pena.
A las 9, Malas pulgas.
A las 10 1/4, El país de la machicha
A las 11 1/2, El hambre nacional.

POLO NORTE.—(Circo ecuestre de verano).—Compañía ecuestre, gimnástica acrobática, cómica y musical, bajo la dirección de D. Cándido Bárcena.

Secciones á las 7, 9 1/2 y 11.
En las secciones de la noche cinema ógrafo.

PETIT PALAIS.—Desde las 4 de la tarde, variado repertorio y es.reno de películas.

LATINA.—Cinematógrafo modelo.—A las 4 1/2 y 8 1/2, funciones completas con programa totalmente nuevo.

Gran rebaja de precios: Preferencia, 25 céntimos, 15.

Sábado (sección de noche) regalo, por sorteo, de una moneda de oro de 20 pesetas.

El domingo, de doce á una, gran matiné infantil con rifa de juguetes y regalos á todos los niños.

RECREO DE SALAMANCA.—(Skating-rink).—28 Villanueva 28.—teléfono 3.677.

Abierto todos los días de 10 á 1 y de 3 á 8.

Martes y viernes, moda; miércoles y sábados, á las 7, y domingos, á las 12 1/2 carreras de cintas con bonitos premios.

PRINCIPE ALFONSO.—Ideal cinema Sección continúa de 4 1/2 á 12 1/2. Nuevos programas todos los días. Lunes y sábados, modas. Jueves, matiné infantil con regalos

SALON REGIO (Plaza de San Marcial).—Cinema artístico para familias.—Teatro de las novedades cinematográficas.—Todos los días estrenos.—Los viernes, moda.—Los niños, gratis.—(Teléfono 3.166.)

CIUDAD LINEAL.—Todos los días, de seis de la tarde á doce de la noche, Kursaal, culto repertorio, circle swing, carousel, balancín, pim pam pum americano, African Dip, tiro de pistola y carabina, restaurant, bar, conciertos, etc.

CHANTECLER.—Todos los días secciones de cinematógrafo, desde las cinco de la tarde. Los días festivos desde las 3.—Cambio diario de películas.

TEATRO NUEVO.—A las 3 1/2, 4 1/2, 5 1/2, 6 1/2, 7 1/2 y de 9 1/2 á 12 1/2 de la noche, grandes secciones de cinematógrafo.

SALON MADRID.—Desde las 5 1/2, grandes secciones de cinematógrafo y variétes. Todos los jueves, Revista Pathé y rifa de juguetes.

CINEMA X.—(Glorieta de Bilbao).—De 5 1/2 á 12 1/4 de la noche, éxito colonial de la grandiosa película de gran espectáculo y hora y media de duración titulada «Los misterios de París». Estreno de «El hijo de la guerra» exclusiva de este salón.—Todos los días, estreno y cambio de películas.

FRONTON CENTRAL.—(Calle de Te-tuán).—Juego de pelota á cesta.

ROMEA.—De 7 á 8 1/2 y de 9 1/2 á 12 1/2 secciones continuas de cinematógrafo.—Cambio diario de películas.—Éxito del duelo balla Nancy y Sevillanita.

PARISH.—A las 9 1/2 de la noche, los extraordinarios campeones luchadores japoneses de jiu-jitsu Yukio, Tauti y Tarro Miyaki; la troupe china Chung-Ling Hee; el profesor Zenol, con su compañía de perros comediantes pantomimistas; los liliputienses seis enanos Moller, el excéntrico Viola, los ciclistas Bowden y Gardy y toda la compañía de circo y variétes que dirige Willian Parish.

Imp. y Lit. EL PORVENIR
MARTÍNEZ DE VELASCO Y COMPAÑÍA

Servicios de la Compañía Trasatlántica

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 25 de Junio, saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor *Buenos Aires* directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 10 de Junio saldrá de Barcelona, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor *Antonio López* 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 Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico con trasbordo en la 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 Filipinas.

El día de saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor *C. López y López*, directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur, Ilo Ilo y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Junio saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor *León XIII* directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Fernando Poo

El día 2 de Junio saldrá de Barcelona el vapor *M. L. Villaverde* con escala en Valencia y Alicante, el 7 de Cádiz, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Poo. Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

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

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30% 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 y Méjico.

El día 17 de Junio saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor *Alfonso XIII* directamente para Habana, Veracruz y Tampico. 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.

Expedición extraordinaria a Cuba.

El vapor *Reina María Cristina*, saldrá para los expresados puertos de Habana, Veracruz y Tampico los siguientes días del próximo mes de Mayo: de Bilbao el 11; de Santander, 11; de Gijón, el 12; de Coruña, el 13 y de Vigo, el 14; regresando con las mismas escalas. Siendo la escala de Vigo incierta a la ida y quedando suprimida a la vuelta.

La casa de Manuel López Ortega, de Madrid

APARTADO EN CORREOS 171

Ofrece al público de esta localidad un servicio esmerado y rápido en toda clase de impresos y sellos caucho (la más importante fábrica de España.

Por 3 pesetas se hace un sello con nombre y pueblo, grabadas las iniciales para lacre, pluma y lápiz, el mejor aparato para el bolsillo, y ofrece sus despachos y talleres:

Encomienda, 20. -- Mayor, 70 y Victoria, 12.--Objetos de escritorio.

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑO



Compañía de seguros reunidos

CAPITAL SOCIAL

12.000.000 millones de pesetas efectivas

Completamente desembolsada

Agencias en todas las provincias de España, Francia y Portugal

48 AÑOS DE EXISTENCIA

Seguros sobre la vida y Seguros contra incendios

Alcalá, 43. -- OFICINAS: Caballero de Gracia, 60.

ANTONIO POBLETE MANZANO

HABILITADO DE CLASES PASIVAS

Apoderamientos para militares en activo, retirados y pensionistas

Gestión gratuita; uno por ciento de comisión de las cantidades a percibir.

Madrid.--Carranza, 16, segundo derecha.

Horas de despacho: De 8 a 10 mañana y de 6 a 8 tarde.



El maravilloso reloj automático

Gran Relojería de París

FUENCARRAL, 59.—MADRID

Apartado de Correos, 264

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

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

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

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

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

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

SE VENDEN

prendas y efectos de uniforme de Jefe de la Guardia civil, en buen estado.

arqués de Santa Ana, 37 y 39,

principal izquierda.

MANUFACTURA DE ARMAS DE FUEGO



T. ARZUBIA (S. en C.)

Fabricación de escopetas, revólvers y pistola automática VESTA, adaptada al cartucho BROWING de 7,65 y 6,35

Especialidad en revólvers SMITH-EXPRESS, calibres 32 y 38, de 10 y 8 tiros, respectivamente, y revólvers VELO SMITH, calibre 6 mm., de 10 y 8 tiros

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

Precios y condiciones véanse en nuestros Catálogos, que remitimos a solicitud, contra envío de 0,30 pesetas para franqueo y certificado. Condiciones especiales de venta a los Sres. Oficiales, Clases e individuos del Ejército y la Armada.

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

EJERCITO Y ARMADA

DIARIO DEFENSOR DE LAS CLASES MILITARES

ACTIVAS Y PASIVAS

Precios de suscripción.

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

Número del día, 5 céntimos.

Tarifa de anuncios.

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

Número atrasado, 15 céntimos.

Importantes regalos

á los suscriptores

de año y semestre.

Redacción y Administración: Alcalá, número 25, 3.º

APARTADO DE CORREOS 436.—MADRID

Chocolate de EL GATO NEGRO

Es el mejor



MARCA REGISTRADA

Clase única (con o sinvainilla) 2'50 lib de peso

PRINCIPE 14 CAFE

GRANDES ALMACENES

“EL SIGLO.”

Los mayores y más importantes de España

Conde, Puerto y C.ª

BARCELONA

Precio fijo

Ventas al contado

Rambla de los Estudios, 5 y 7

Calle Xuclá, 10, 12 y 14

Plaza Buensuceso, 1