

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIII

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

Madrid, Miércoles 5 de Abril de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.017

## BUENOS SÍNTOMAS

En las explicaciones que dió el Sr. Canalejas ante el Congreso sobre las causas de la crisis, se observa un móvil nobilísimo en la conducta del general Aznar, que no podemos consentir pase desapercibido.

No entendió el ilustre presidente del Consejo de ministros que el criterio de el de la Guerra encajaba dentro del matiz del Gabinete, y prefirió inclinarse del lado que estimó más conforme con su historia política.

No ha sido, sin embargo, estéril la actitud del general Aznar. Ella ha dado motivo á que el Sr. Canalejas hablase ayer ante las Cámaras del modo que debió hacerlo la vez primera que tomó la palabra en estos debates.

Por lo demás, nunca hemos dudado de sus intenciones en este asunto, y nuestra confianza en el resultado final es absoluta desde que supimos que un general sería ministro de la Guerra.

No ya D. Agustín Luque, cuya caballeridad y amor al Ejército son firme é indiscutible garantía; cualquier otro que hubiese aceptado el honoroso puesto que ahora aquél desempeña, no habría sido sin la certeza de que el Gobierno ha de sostener el prestigio de las instituciones armadas.

Momentos hubo en que llegó á decirse que el Sr. Canalejas se encargaría personalmente de la cartera de Guerra. Hemos de confesar que entonces tuvimos un instante de duda.

Pero el nombre del general Luque no permite la menor vacilación. Sus francas y enérgicas palabras dirigidas á la guarnición de Madrid son la traducción exactísima de lo que todo el Ejército piensa, sostiene y desea.

No quiere éste ser una excepción dentro de la vida nacional haciendo sus actos indiscutibles; no desea proclamar como dogma su infalibilidad; no ha pensado jamás en imponerse al Poder público, que ni es civil ni es militar, como tampoco es eclesiástico ni susceptible de recibir adjetivo alguno que lo desvíe de su constitución genuinamente sustantiva.

Lo que no quiere ni puede consentir el Ejército es que se insulte impune y cobardemente, bajo la investidura del diputado, á quienes cumplieron su deber, y á este justísimo deseo defirió ayer el general Luque de un modo tan explícito, que indica desde luego que cuenta con el apoyo del Gobierno y de la mayoría de la Cámara.

De otro modo, el digno general no hubiera sido ministro, ni tampoco se habría encontrado para ese puesto ni una sola persona que vistiese el uniforme del Ejército español.

El recuerdo que el Sr. Azcárate hizo ayer del 3 de Enero ni fué oportuno ni hace más que fortificar la tesis por nosotros sostenida.

Las proclamas y las divisiones de los que no supieron gobernar ni entenderse hicieron un día peligrar la vida de la Nación, y el mismo Poder ejecutivo llamó en su ayuda al brazo armado para que barriese aquellos convencionales de guardarropía, que se disolvieron fácilmente con un piquete de guardias civiles.

Esto y no otra cosa fué el famoso golpe de Estado, y lo sabe muy bien el ilustrado jefe republicano.

Pudo entonces el general Pavia ser el árbitro de España. La Historia ha hecho ya justicia á su desinteresado proceder.

La intervención de las tropas en aquella fecha memorable se limitó á lo absolutamente preciso para impedir que un puñado de insensatos destrozase una na-

cionalidad creada por la labor de varios siglos.

Las declaraciones del general Luque y el discurso del Sr. Canalejas son, desde luego, buenos síntomas de que ha de encauzarse un debate que, como varias veces hemos dicho, era preciso terminar.

Si durante su desarrollo alguien que desde ahora calificamos de menguado se atreve á insultar al Ejército, éste encontrará su defensa en aquella persona que por la Constitución de la Monarquía es su jefe natural y responsable en nombre del Rey.

Preferible será que la prudencia y el buen juicio de todos no lleve á ese punto los apasionamientos y que el citado instante no llegue; pero si, por desgracia, fuese precisa la intervención del ministro de la Guerra, ya sabemos que aquélla estará á la altura de las circunstancias.

## Historia de un desastre glorioso

XXII

La lectura de las dos últimas cartas del héroe general Cervera que publicamos en nuestro trabajo anterior, da la medida de la responsabilidad tremenda en que incurrió el Gobierno que por aquel tiempo regía los destinos de la Nación.

La pluma del honrado y valiente marino trazó en ellas la palabra escrita, impulsada por los latidos de su noble corazón, y no con tinta, sino con sangre, dejó grabadas en el papel la más arrogante y la más formidable de las acusaciones que hombre alguno ha lanzado jamás á la cara de un Gobierno.

«Habla usted en su carta de planes—le decía el almirante al ministro, contestándole—y por más que he hecho para que se formaran, como era juicioso y prudente, no he obtenido la menor satisfacción á mis deseos, hasta el punto que si hubieran sido otras las circunstancias, habría pedido mi pase á la reserva, como lo pedirá si Dios me saque con vida de ésta, el día que haya pasado el peligro. ¡Que me ha facilitado cuanto he pedido! El «Colón» no tiene sus cañones gruesos, y yo pezo los malos, si no había otros; las municiones de 14 centímetros son malas, menos unos 300 tiros; no se han cambiado los cañones defectuosos del «Vizcaya» y «Oquendo»; no hay medi de recargar los casquillos del «Colón»; no tenemos un torpedo Bustamante; no hay plan ni concierto, que tanto he deseado y pro-

puesto en vano; la consolidación del servomotor de estos buques sólo ha sido hecha en el «Tereso» y el «Vizcaya», cuando han estado fuera de España; el «Vizcaya» no anda nada ya, y es un grano que le ha salido á la escuadra; en fin, esto es un desastre ya, y es de temer que lo sea pavoroso dentro de poco» Tales son las negras afirmaciones que el almirante hacía en su carta dirigida al ministro del ramo. Tales las tremendas acusaciones que lanzadas á priori, y confirmadas á posteriori, quedaron sin castigo para vergüenza de España.

Enviar al combate una escuadra en las condiciones descritas por su almirante fué un crimen de lesa Patria, con la circunstancia agravante de ser también crimen de lesa Humanidad, porque la victoria no era problemática siquiera, no existía posibilidad ninguna de poderla alcanzar, y se la mandaba por tanto á morir, á ser destruida sin remedio, y con ella centenares de vidas de soldados españoles, sin beneficio para los sacrosantos intereses de la Nación. ¡Y crimen tan horrendo de jure sin castigo!

Precisamente en estos días se está tratando de exigir responsabilidades á un Gobierno que fué, por el fusilamiento de un hombre, que nosotros no discutimos si estuvo bien ó mal muerto, pero que se le juzgó en un Consejo de guerra constituido legalmente; y en cambio por la muerte de varios centenares de españoles enviados conscientemente á que los fusilaran nuestros enemigos, nadie exigió responsabilidades á los autores de aquel crimen. ¡Cosas de España y de sus políticos de todos los partidos!

En condiciones tan desventajosas, constituyendo un desastre antes de ponerse en ruta, zarpó nuestra escuadra para el sacrificio el día 27 de Abril de aquel nefasto año de 1898. De las mil vicisitudes que sufrió en su largo y difícil itinerario nos ocuparemos más adelante Cerramos hoy nuestro trabajo publicando el cablegrama que el heroico Villamil dirigió al presidente del Consejo de ministros el zarpar de Cabo Verde, para no volver jamás á la tierra en que nació.

«Día 22 de Abril de 1898.—Práxedes Sagasta.—Madrid.—Descifrese por clave Marina.—Ante transcendencia que tendrá para la Patria el destino dado á esta escuadra, creo conveniente conozca usted por el amigo que no teme las censuras, que si bien como militares estamos todos dispuestos á morir honrosamente, cumpliendo sus deberes, creo indubitable que el sacrificio de este núcleo de fuer-



Monumento erigido por el pueblo de Madrid en honor á la memoria del capitán Bermejo, muerto heroicamente en el combate del zoco El Jemis.



Las autoridades invitadas y el público presenciando el acto de descubrir la estatua del capitán Bermejo.

zas navales será tan seguro como estéril y contraproducente para el término de la guerra, si no se toman en consideración las repetidas observaciones hechas por su almirante al ministro de Marina.—Firmado: F. Villamil.»

Queda probado con todo lo expuesto en estos veintidós artículos que llevamos publicados, de una manera clara, terminante, fehaciente, que aquel Gobierno no envió á Cuba la escuadra para combatir con la norteamericana, sino que la mandó, premeditadamente, indefensa, para que fuera destruida por el enemigo, sin honra ni provecho para la Patria, aunque del desastre saliera incólume el honor particular de todos y cada uno de sus heroicos tripulantes.

Juan de Urquía.

## Telegramas dirigidos al Sr. Arias de Miranda después de dejar la cartera

Comandante general del Apostadero de Cartagena á ministro Marina saliente:

«Todo el personal del Cuerpo en este Apostadero siente en el alma haya dejado ya de estar al frente del Cuerpo el que ha procurado hacer todo el bien posible para su engrandecimiento, conociendo que á la vez lo es de la Patria. Reciba nuestro más sincero saludo.»

Del comandante general del Apostadero del Ferrol:

«Recibido telegrama de V. E. dirigiéndonos afectuoso saludo de despedida, tanto el personal á mis órdenes como yo agradecemos infinito sus patrióticos y elevados conceptos, no pudiendo menos de manifestarle cuánto sentimos el término de su afortunada gestión, expresándole el más sincero reconocimiento

VICTOR HUGO

179

palanquín regulador, estaba al alcance de Gilliat, muy cerca de su mano.

De pronto se percibió un chasquido. El eslabón que la lima mordía, cortado hasta más de su mitad, acababa de romperse. Todo el aparato se bamboleó. Gilliat tuvo solamente el tiempo preciso para echarse sobre el palanquín.

La cadena rota azotó el peñasco, tendiéndose los ocho cables, toda la mole aserrada y cortada se desgajó del casco, abrióse el vientre de la Durande y apareció debajo de la quilla el entarimado de hierro de la máquina descansando en los cables.

Si Gilliat no hubiese empuñado á tiempo el palanquín, aquello era una caída. Pero su mano de hierro estaba allí, y fué un descenso. Cuando el hermano de Juan Bart, Pieter Bart, aquel poderoso y sa-gaz borracho, aquel pobre pescador de Dunkerque, que tuteaba al gran almirante de Francia salvó la galera de Langeron que naufragaba en la bahía de Ambletense, cuando para sacar aquella pesada masa flotante del centro de las

178

LOS TRABAJADORES DEL MAR

Cortó las cuatro eslingas que á babor y á estribor fijaban en las paredes de la Durande las cuatro cadenas de la chimenea. Como las eslingas eran de cuerda, el cuchillo le sirvió perfectamente.

Las cuatro cadenas, libres de sus ataduras, quedaron colgando á lo largo de la chimenea.

Desde el casco subióse al aparato por él construido, golpeó los tablones con el pie, inspeccionó los motones, midió las poleas, tocó los cables, examinó las cuerdas, se aseguró de que nada faltaba ni flaqueaba nada, y luego, saltando desde lo alto de los bureles á la cubierta, tomó posición junto al cabrestante, en la parte de la Durande que debía quedar enclavada en los Douvres. Aquel era su puesto de dirección.

Grave, afectado únicamente por la emoción útil, echó una última ojeada sobre las cabrias, y luego, tomando una lima se puso á limar la cadena que lo sostenía todo. Percibíase el chirrido de la lima confundido con los rugidos del mar.

La cadena del cabrestante, agarrada al

VICTOR HUGO

175

midad; procuró después en el mayor la misma sujeción por medio de los clavos de precaución que había clavado de antemano; amarró sólidamente la tablazón al doble pilar de la boca del estrecho, cruzó sobre ella una cadena como un talabarte sobre una coraza, y en menos de una hora quedó levantado un dique contra la marejada, y la calleja del escollo quedó cerrada como por una puerta.

El poderoso aparato, pesada mole de tablones y de tablas que, puesto de plano hubiera sido una almadía, y verticalmente era una muralla, había sido, con el auxilio de las olas, manejado por Gilliat con la destreza de un volatinero.

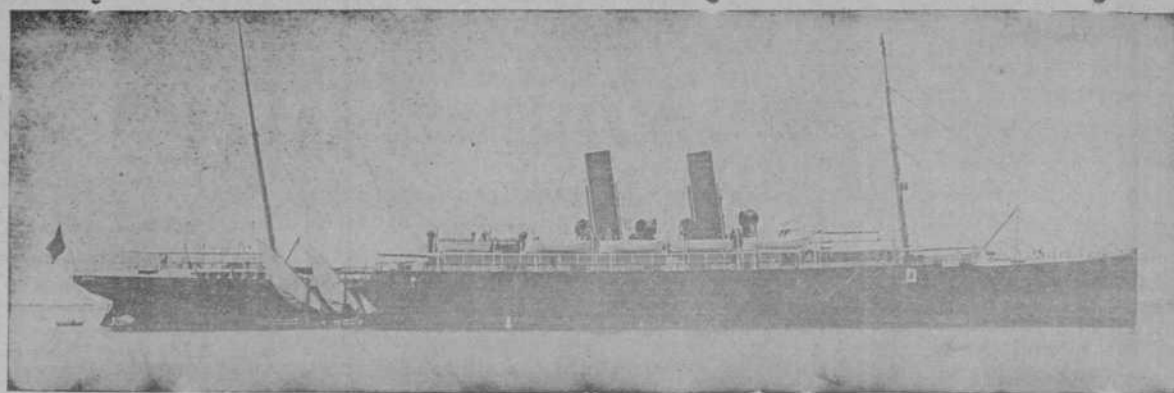
Pudírase casi decir que se la había jugado de puño á la marea creciente antes de que ella lo notase.

Era uno de aquellos casos en que Juan Bart hubiera pronunciado la famosa frase que dirigía al mar cuantas veces se sobreponía á un naufragio: «¡te has fastidiado, inglés!» Sabido es que Juan Bart llamaba «inglés» al Océano cuando quería insultarle.





# Disponible



## Servicios de la Compañía Trasatlántica

### Línea de Filipinas.

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 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-Saïd, Suez, Colombo, Singapur, Ho Ho y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 24 Enero, 21 Febrero, 21 Marzo, 18 Abril, 15 Mayo, 13 Junio, 11 Julio, 8 Agosto, 5 Septiembre, 3 y 31 Octubre, 28 Noviembre y 25 Diciembre, directamente para Singapur y demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool, Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

### Línea de New-York. Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 25, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 25 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 Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello, La Guaira, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de Navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curacao y para Cumaná, 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 Península indicadas en el viaje de ida.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato 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.

## GRAN ZAPATERIA DE

# José María Santos

Completo surtido en toda clase de calzado, tanto de lujo como económico. Precios sin competencia. Especialidad en bota de pieza para uniforme.

**26, TOLEDO, 26**

NOTA.—A los compradores que presenten este anuncio, se les hará el descuento del 12 por 100 sobre el importe de sus facturas.

## Agente comercial en la República Argentina

Se encarga de la propaganda y venta de cualquier artículo, y de comisiones en general. Los señores comerciantes se ahorrarán los gastos enormes que ocasiona el envío de viajeros especiales, dirigiéndose á Flafrato, calle Pueyrredón, núm. 1.815. Buenos Aires.

## Colegio del Cardenal Cisneros

De primera y segunda enseñanza

Incorporado al Instituto de San Isidro desde 1881. Costanilla de Santiago, número 6.

DIRECTOR PROPIETARIO

F. BARBERO Y DELGADO

Dr. en Ciencias Físico-Matemáticas

Este Colegio es higiénicamente uno de los más recomendados de esta Corte, por sus amplias y soleadas dependencias absolutas. La educación Moral y Religiosa, encomendada al Director es **piritual** es garantía de que á los alumnos se les inculcan los preceptos religiosos, conduciéndolos fácilmente por el camino del bien.

La educación intelectual se encuentra á cargo de **16 ilustrados Profesores** de reconocida competencia, disponiendo del material científico moderno, para que el alumno adquiera el conocimiento exacto de la ciencia que estudia.

En este Centro se adquiere la enseñanza primaria en sus tres grados: de párculos, elemental y superior. La segunda enseñanza, hasta recibir el grado de BACHILLER, y las asignaturas de Dibujo, Idiomas y Caligrafía.

El mejor elogio que puede hacerse del resultado que se obtiene en este Colegio, es publicar la relación de las calificaciones obtenidas por sus alumnos en los exámenes oficiales del último curso de 1900 á 1901, que fué el siguiente:

Premios	Sobresalientes	Notables	Aprobados	Suspensos	TOTAL
25	129	66	25	1	221

Es decir, que además de las 25 matriculas á honor, este Colegio alcanzó un 59 por 100 de Sobresalientes, 30 por 100 de Notables, 11 por 100 de Aprobados y un solo Suspenso.

Se admiten alumnos internos, medio pensionistas y externos, en las condiciones que marca el BOLETIN que se facilitará á quien lo solicite.

# “DIARIO DE LA MARINA,”

Almirante, 15, bajo izquierda

## MADRID

APARTADO DE CORREOS. NÚM. 320

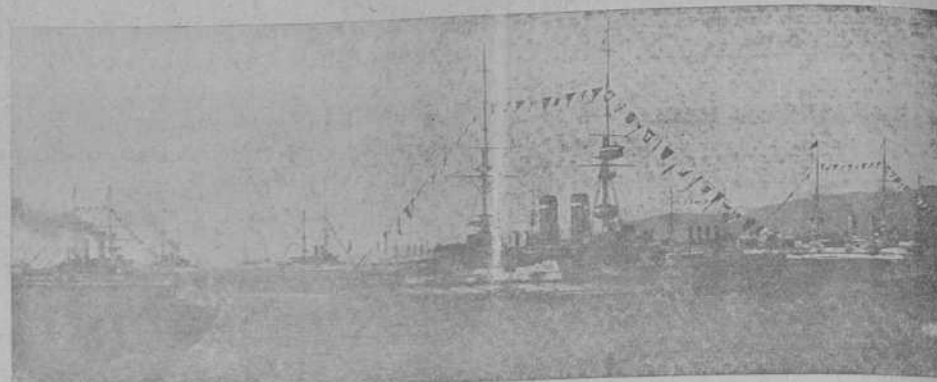
sr. Gerente del Diario de la Marina

MUY SEÑOR MÍO:

D  
residente en \_\_\_\_\_ provincia de \_\_\_\_\_  
calle de \_\_\_\_\_  
núm. \_\_\_\_\_ piso \_\_\_\_\_ se suscribe al DIARIO DE LA MARINA por un (1)  
de \_\_\_\_\_ de 191

Firma del suscriptor

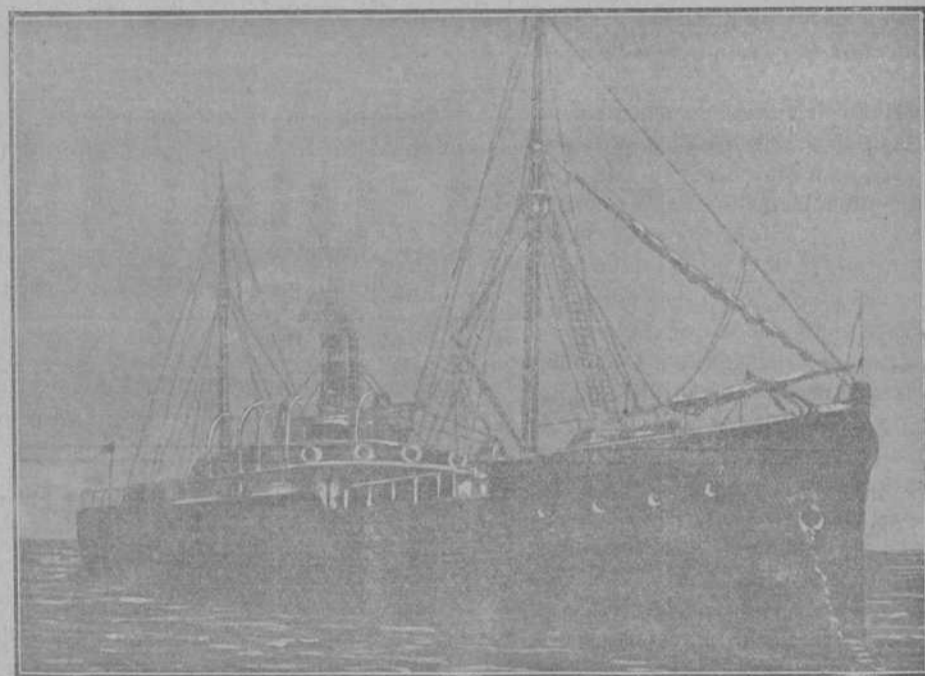
(1) Indíquese el tiempo que ha de durar la suscripción.



## Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (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 Co. Ltd.); Placencia-Gulpúcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); 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; «Burk», 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; «Sentine» y «Ski nuscher» 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 30.000 caballos; «Vanguard», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hö uer» 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; «Amohiriten», 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.

## Sidra natural de Asturias. Echegaray, 29.



## IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla

### VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Tra-tosa, 1.496; Cabo San Marito, 1.861; Cabo Espartal, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Tratal-gar, 1.518; Cabo Ortegál, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.926; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 331; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Los salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella. **Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.**—Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla. **Servicio quincenal entre Bayonne y Burdeos.**—Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia. Para más informes: oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

## Gran Fábrica de sombreros y gorras

DE José María Santos

15 y 16, PLAZA MAYOR, 15 y 16

Inmenso surtido en sombreros y gorras de todas clases, á precios muy económicos. Especialidad en gorras de uniforme para el Ejército.

**15 y 16, PLAZA MAYOR, 15 y 16**

NOTA.—A los compradores que presenten este anuncio, se les hará el descuento del 12 por 100 sobre el importe de sus facturas.

# Diario de La Marina

## Precios de suscripción

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

**Pídanse tarifas de publicidad**