

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIII

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

Madrid, Jueves 20 de Abril de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.028

Una frase del señor ministro de Fomento

Cuántas personas son conocedoras de los asuntos de Marina, y están enteradas, por tanto, de la magna influencia que ha ejercido en nuestra historia el poseer ó no una flota de guerra á la altura de las necesidades geográficas de España, se habrán preguntado muchas veces cuál es la razón del poco amor con que se ha mirado siempre el progreso de la Armada española, sobre todo en los últimos años.

Las grandes penurias sufridas por el Tesoro á causa de nuestro desastre colonial, que echó sobre aquél el peso muerto de una deuda enorme, no son bastantes para justificar el descuido con que aquí se ha contemplado la falta absoluta de un poder naval que nos impide la defensa del solar patrio, que es casi una isla, aunque muchos no quieren darse cuenta de ello.

Si hubiese existido un ambiente favorable y un deseo verdadero de hacer Marina, se habrían arbitrado los medios, porque el crédito nacional no ha faltado nunca, y á él podía haberse apelado para un asunto tan vital.

Pero, por desgracia, dicho ambiente ha sido escaso. La demostración puede encontrarse en frases pronunciadas por el Sr. Gasset, al dirigirse á varios periódicos, y que no es la vez primera que salen de sus labios.

Comentando el joven ministro, como algunos con razón le llaman, determinados juicios de un diario conservador sobre los procedimientos del Gobierno, aprovechó el instante para asegurar que sus proyectos de Obras públicas serán llevados á término feliz, dando medios de vida á la agricultura y evitando la ruina de muchos pueblos, que ahora emigran en busca de un bienestar que aquí no encuentran.

Muy hermoso es todo esto, y bien puede asegurarse que las afirmaciones del Sr. Gasset han de sonar agradablemente en los oídos de todos los españoles.

Lo que no puede comprenderse ni nadie se explica es que para dar fuerza á dichas afirmaciones y conseguir su realce, un consejero del Rey aluda á cientos de millones gastados en escuadras y los considere poco menos que como tirados á la calle.

Ciertos estamos de que no ha sido esa su intención. Un hombre le la cultura del actual ministro de Fomento no puede desconocer que en la esfera comercial ni la política de España conseguirán el desarrollo necesario sin el apoyo de una flota militar.

Ofensa injusta sería suponerle capaz de tan supina ignorancia sobre verdades que ponen de manifiesto los hechos pasados y los presentes progresos de Inglaterra, Alemania y el Japón, conseguidos con el poder de sus escuadras.

Pero ya es la segunda vez que el señor Gasset deja escapar conceptos semejantes, porque en un discurso del Congreso disparó también con bala rasa contra los gastos de Marina, que no le son simpáticos por lo visto.

En otra persona esta insistencia constituiría una simple equivocación, solamente merecedora de un encogimiento de hombros. En un hombre de su talla y de sus arrostos, ese error adquiere una extraordinaria importancia, y es indispensable combatirlo.

La causa verdadera del tono despectivo empleado por él para todo lo que no sea su política hidráulica es después de todo hasta digna de elogio, pues indica entusiasmo y fe ciega en sus proyectos.

Sin embargo, tenga en cuenta el señor Gasset y todos los llamados á gobernar que sólo suena bien una orquesta por la armónica ejecución de sus profesores y que la desigual nutrición de las partes de un organismo no producen un ser útil, sino un individuo desequilibrado.

Aquí, en este hermoso país donde nos sobran energías y talentos, nadie se cuida de mirar más que á lo suyo ni se toma el sencillo trabajo de relacionarlo con lo que hacen los demás. Este defecto es casi general entre nosotros y contribuye á la esterilidad del resultado que alcanzamos como nación.

Concretándonos al caso del señor ministro de Fomento, este mismo no podrá menos de estar conforme con una hipótesis que le vamos á presentar.

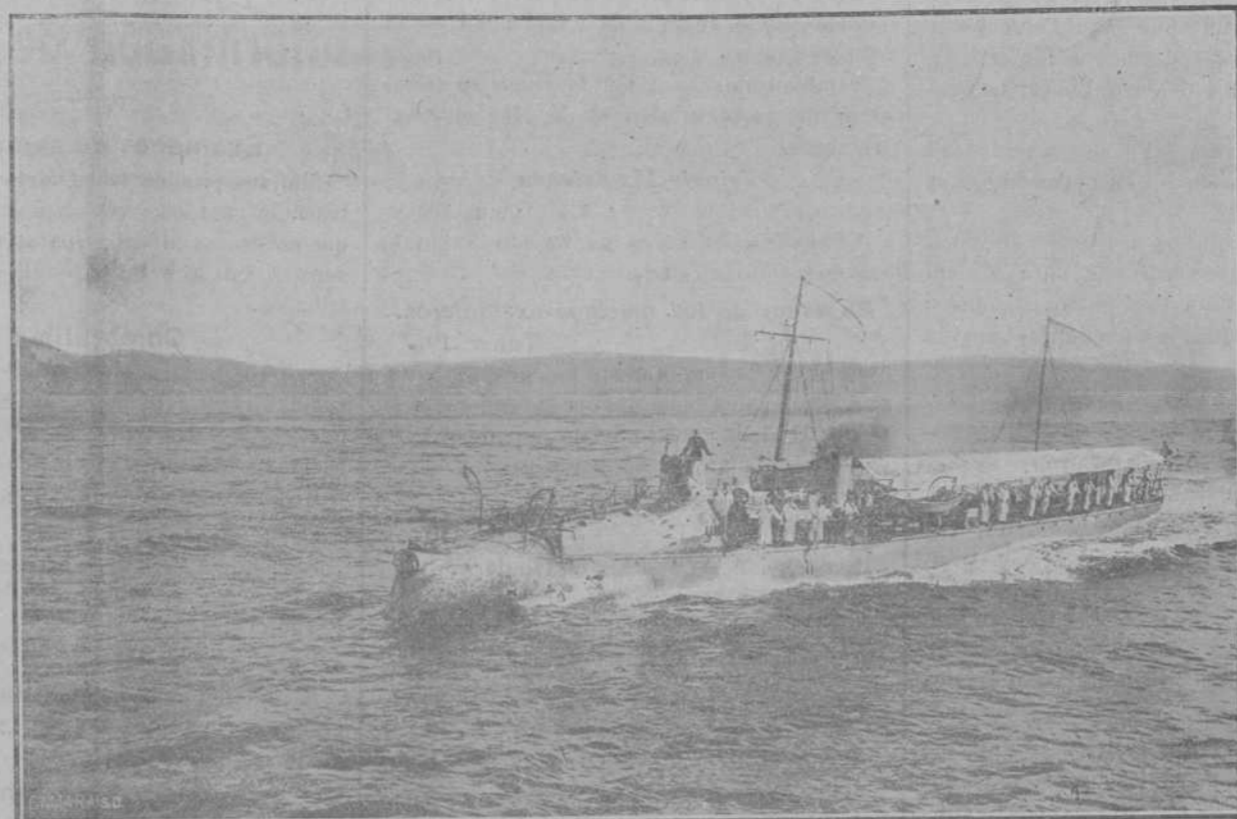
Supongamos que, fertilizadas por sus obras un buen número de hectáreas del suelo español, una exuberancia de productos abarrotase nuestros puertos y diese origen á una exportación maravillosa que llenase de oro nuestras arcas públicas y privadas.

¿Dónde y cómo hallarían apoyo y guardería esas riquezas si el pabellón de España no tenía fuerzas para hacerse respetar?

Repétemos que esto no lo ignora el señor Gasset, que sólo en un arranque de entusiasmo pudo considerar como inútiles los millones empleados en Marina.

Recuérdese que desde que España es nación todos sus grandes Reyes han conseguido verla fuerte en los mares.

Carlos I, Felipe II, Carlos III y Fernando VI atendieron cuidadosos á los bajeles españoles, y nada digamos de aquellos Monarcas aragoneses, que su



El torpedero «Azor», pasado por ojo y echado á pique en aguas de Cádiz por el de su misma clase «Orión», á consecuencia de una falsa maniobra.

plieron siempre conservar el primer puesto en el Mediterráneo para las bravas galeras que eran señoras del único mar por donde entonces circulaba el comercio.

Y tampoco cabe el pensar que primero es conseguir la riqueza y luego queda el tiempo de buscar los medios de guardarla.

Nada se improvisa en el mundo, y todos los elementos nacionales necesitan un crecimiento organizado que marche al unísono sin la menor desafinación.

Doloramos que el joven ministro haya dado nuevamente una nota discordante; eso no es más que *psangre moza!*

La cuestión de Marruecos

Las comunicaciones con Fez.

Se encuentran interrumpidas y no hay noticias en Tánger posteriores á las del día 13.

Se asegura que un correo que salió de allí el día 10 con pliegos del agente consular español, para nuestro ministro en Tánger, ha desaparecido.

Los directores de los Correos francés, alemán é inglés en esta capital han decidido suspender el envío directo de correspondencia á Fez. La enviarán á Aleájar, para reexpedirla desde allí aprovechando las oportunidades que se presenten.

Las colonias europeas.

Llama la atención de todo el mundo en Tánger que, en vista de la gravedad indiscutible de la situación, no se haya ordenado la evacuación de Fez por las colonias europeas,

como se hizo en caso análogo cuando el desmoronamiento de Aziz.

Aunque ahora no se trata principalmente de destronar al Sultán, también está sobre el tapete este problema, y de él se ha tratado en reuniones de notables indígenas de Fez, á las que han asistido algunos ulemas, y hasta se habla de la candidatura de Muley Mohamed, el Príncipe Tuert, que es la más probable. Y en todo caso, es innegable el hecho de que la capital está absolutamente sitiada por núcleos rebeldes, que amenazan invadirla. Es lo más prudente admitir que, si la invasión llegase, habría actos contra los europeos de irreparables consecuencias.

El odio á los extranjeros puede fácilmente estallar. Hay que tener presente que la instrucción del Ejército marroquí por oficiales europeos ha traído á la Administración militar un orden y una moralidad que perjudica los intereses de los jefes indígenas, acostumbrados á beneficiarse con escandalosas filtraciones en el pago de los soldados, causa primordial de la desaparición de mehallas enteras, de las desertiones en masa y de la venta de armas y municiones por los soldados familiares, como ha ocurrido con las dos mehallas de 2.000 hombres que estaban en Aleájar y Rabat; la primera ha quedado reducida á 350 hombres, y la segunda ha desaparecido totalmente.

Un convoy á Fez.

Las últimas noticias de Aleájar dicen que continúa allí detenido el convoy destinado á la mehallá, y que de las tribus próximas á Fez, la única que permanece leal á Muley Hafid es la de Ulud A'essa, cuyo territorio es á la izquierda del camino de Tánger á Fez.

Recursos á Rabat.

Anoche zarpó de Tánger para Rabat el

crucero francés «Forbin», que conduce á varios oficiales franceses y considerable cantidad de municiones en previsión de un ataque de los Zier.

Noticias de Tánger.

Los viajes llegados á Cádiz traen impresiones muy pesimistas.

Dicen que en aquella ciudad se considera perdida la causa de Hafid.

Circula también el rumor de que el Sultán se prepara á huir de Fez, perdida la esperanza de que le lleguen r. fuerzas.

En Tánger continúan tres cruceros franceses y los españoles «Numancia» y «Alvaro de Bizán».

El apoyo de Francia.

Muley Hafid ha solicitado, por conducto del cónsul de Francia en Fez, que la jarka de Chaula vaya, mandada por El-M'rani, á Casablanca, Rabat y el Garb, con fuerzas facilitadas por los Dukkala y los Beni-Mesquin.

El Gobierno francés ha ordenado inmediatamente al general Moñier, comandante de las fuerzas de ocupación en Casablanca, que preste todo su concurso á la realización de este deseo del Sultán.

Por ahora, según informes seguros, en este movimiento intervendrán sólo los contingentes indígenas, y las tropas francesas se limitarán á apoyarle en caso necesario. Se espera que estas tribus á que apela Muley Hafid le obedecerán. Hasta ahora, por lo menos, le han respetado.

En los círculos oficiales se declara que los comentarios sobre un inmediato avance de los franceses hacia Fez son prematuros. La intención del Gobierno es dejar que se agoten los medios locales de la acción indígena antes de recurrir á una demostración hacia Fez. Si ésta llegara á ser indispensable, se haría

VICTOR HUGO

245

inagotable, en que parece verse el pulmón de lo infinito que sopla.

Toda la inmensidad en tumulto se arrojaba contra el escollo Douvres. Se oían innumerables voces. ¿Quién gritaba? Allí estaba el antiguo terror pánico.

Había momentos en que parecía que la tempestad hablaba como si diese alguna voz de mando.

Y luego clamores, clarines, trepidaciones extrañas y el gran ruido majestuoso que los marinos llaman «reto del Océano». Las espirales indefinidas y fugitivas del viento silbaban encrespando las olas, y éstas, convertidas en discos, eran arrojadas contra las rompientes como gigantes guijarros por atletas invisibles.

La enorme espuma coronaba todas las rocas.

Torrentes arriba, babas abajo. Después redoblábanse los mugidos.

Ningún rumor humano ó bestial podía dar idea de los estruendos mezclados con aquellas dislocaciones del mar. La nube cañoneaba, el granizo ametrallaba, la ola escalaba,

244 LOS TRABAJADORES DEL MAR

jaba las olas ni contra una ni contra otra de las bocas del desfiladero, de suerte que en lugar de entrar en una calle, se estrellaba contra un muro. La tempestad había atacado mal.

Pero los ataques del viento son torcidos, era de temer alguna virada súbita.

Si esta virada se hacía por el lado del Este antes que se hubiera construido la segunda bovedilla del rompeolas, el peligro era grande.

La invasión de la calleja de rocas por la tempestad se verificaría, y estaba todo perdido.

El atolondramiento de la tempestad iba creciendo. Toda tempestad es un golpe tras otro, y ésta es su fuerza, y también es su falta.

A fuerza de ser una rabia, permite á la inteligencia armarse contra ella, y el hombre se defiende, pero ¡con cuántas dificultades! Nada es monstruoso. Nada de descanso; nada de interrupción, ni un solo instante para tomar aliento. Hay no sé qué cobardía en su prodigalidad de lo

VICTOR HUGO

241

El primer trueno había removido el mar, el segundo tendió la muralla de arriba abajo; se hizo un agujero por el cual salió toda el agua en suspensión, la grieta se convirtió en una boca llena de lluvia, y empezó el vómito de la tempestad. El instante fué espantoso.

Aguacero, huracán, relámpagos, rayos, olas hasta las nubes, espuma, truenos, torsiones frenéticas, gritos, ronquidos, silvidos todo á un mismo tiempo. Desencadenamiento de monstruos. El viento soplabá fulminante.

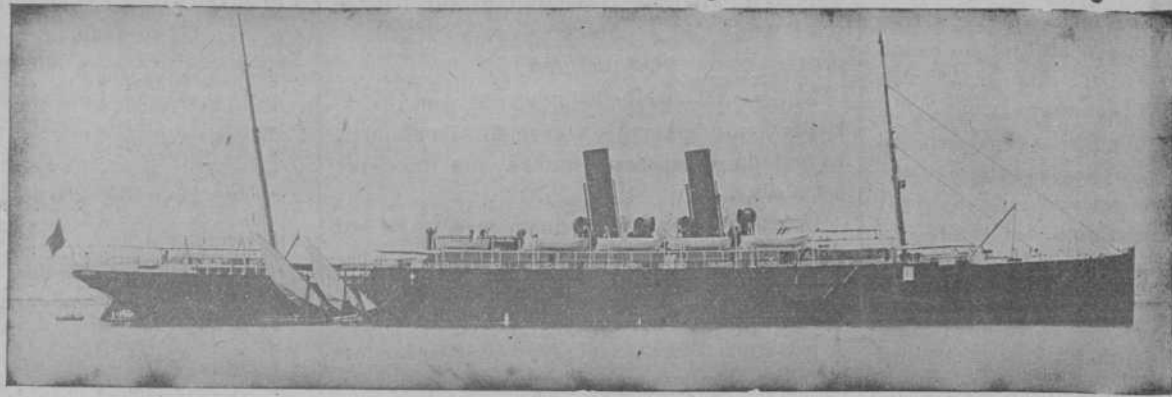
La lluvia no caía, se desplomaba.

Para un pobre hombre, comprometido como Gilliat, con una barca cargada en un desfiladero de rocas en alta mar, no podía haber crisis más amenazadora. El peligro de la marea, de que Gilliat había triunfado, era muy poca cosa comparado con el peligro de la tempestad.

He aquí cuál era la situación:

Gilliat, á cuyo alrededor era todo precipicio, en el último minuto, y delante del peligro sumo, descubría una hábil estrategia.

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-Said, Suez, Colombo, Singapur, Ho Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 24 Enero, 21 Febrero, 21 Marzo, 18 Abril, 16 Mayo, 13 Junio, 11 Julio, 8 Agosto, 5 Septiembre, 3 y 31 Octubre, 28 Noviembre y 26 Diciembre, directamente para Singapur demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool, Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de New-York. Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasbordo en Puerto Méjico, así Tampico con trasbordo en Veracruz.

Línea de Venezuela Colombia.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello, La Guahra, 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; empujando el viaje de regreso desde Buenos Aires; el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona, y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias, Fernando Póo.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa. Regreso de Fernando Póo el 2, haciendo las escalas de Canarias, y de la Peínsula indicadas en el viaje de ida.

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

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportadores.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el servicio de Comunicaciones Marítimas.

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

Línea de Cuba Méjico.

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

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.

“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.

resistente en _____ provincia de _____

núm. _____ piso _____ calle de _____

se suscribe al DIARIO DE LA MARINA por un (1) _____

de _____ de 191 _____

Firma del suscriptor.

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 Flatrot, 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 amplios locales é independencia absoluta. La educación Moral y Religiosa, encomendada al Director es **prinfial** 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.

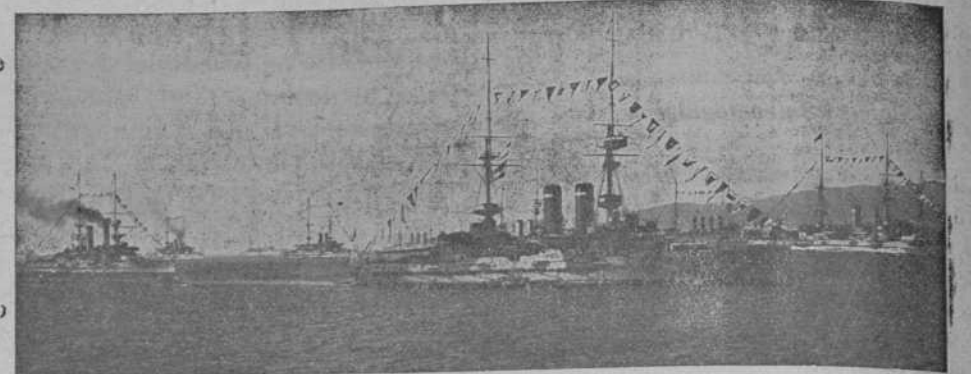
En este Centro se adquiere la enseñanza primaria en sus tres grados: de **parvulos, elemental y superior**. La segunda enseñanza, hasta recibir el GRADO DE BACHILLER, y las asignaturas de Dibujo, Idiomas y Caligrafía.

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 1909 á 1910, que fué el siguiente:

Promer	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 50 por 100 de Sobresalientes, 30 por 100 de Notables, 11 por 100 de Aprobados y un solo Suspenso.

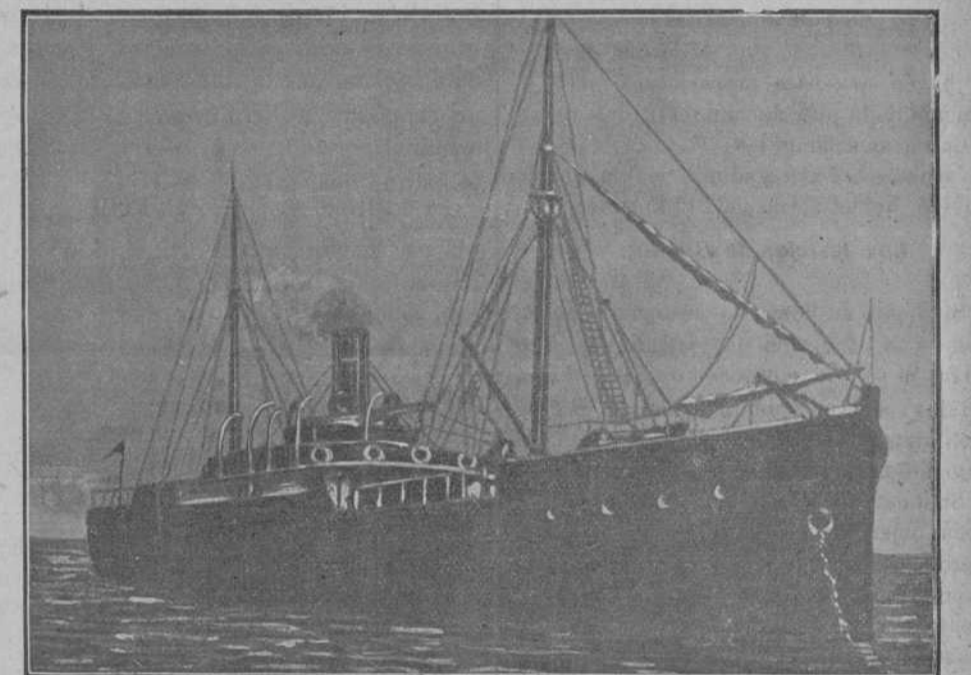
Se admiten alumnos **internos, medio pensionistas y externos**, en las condiciones que marca el BOLETIN que se facilitará á quien lo solicite.



Vickers, sons and Maxin 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 Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furness); fábrica de cañones, 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-Guipúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suacia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Kent, para proyectiles; poligonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno ruso; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», 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; «Liber-tad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski 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; «Vengeur», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Ho uen», 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; «Amohitritex», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 370 buques de distintas clases.

Sidra natural de Asturias. Echegaray, 29.



IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

Servicio regular de vapores de uscala 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 Tratos, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Esparte, 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 Tratalgar, 1.518; Cabo Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Sillero, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella. **Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.**—Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio quincenal entre Bayonne y Burdeos.—Se admite carga á flete 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 idem.—Semestre, 9 idem.—Año, 18 idem.

Provincias: Trimestre, 5 pesetas.—Semestre, 10 idem.—Año, 20 idem.

Unión postal: año, 60 pesetas.—Asia y América: año, 70 idem.

Pídanse tarifas de publicidad