

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIII

Redacción y Administración: Almirante, 15, bajo.—Teléfono 2.291

Madrid, Miércoles 11 de Octubre de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.169

LA CUESTIÓN DE MARRUECOS

Alemania y Francia, Francia y España

No hace muchos días, desviándonos por completo de las informaciones oficiales del telégrafo francés, y respondiendo a una impresión personal recogida en el examen minucioso de las negociaciones franco-alemanas, decíamos nosotros: «Sentimos no participar del optimismo general en este pleito marroquí. Están Francia y Alemania más cerca de un rompimiento que de un acuerdo amistoso y definitivo.»

La realidad de los hechos, ya proclamada por toda la Prensa europea, vino en el término de ocho días a confirmar nuestros juicios.

A los tres meses de conversaciones, cambio de notas, rectificaciones y comentarios para todos los gustos, la comedia diplomática toma el grave giro de un conflicto internacional.

Alemania, consciente de su fuerza en el mar y en el continente, extrema cada día más sus exigencias.

Francia, pacifista a outrance, retrocede hasta donde le es posible, si bien queriendo guardar las apariencias de una potencia de primer orden.

Pero la opinión imperialista en uno y otro país empuja a sus Gobiernos a una contienda, de la que resultará una de estas dos cosas: ó la humillación de Francia, que cederá a la parte del Congo á cambio de un protectorado ridículo sobre el Imperio de Marruecos, ó la guerra.

Si se realiza la primera hipótesis de esta disyuntiva, Francia buscará, naturalmente, el desquite de su derrota diplomática, intentando arrebatar á España aquellos territorios africanos que por derechos de conquista y de sangre nos corresponden, y es preciso prepararse á toda eventualidad.

Para sostener con firmeza nuestros prestigios cuenta el Gobierno con la actitud patriótica de la opinión y el heroísmo de sus soldados y sus marinos.

Quiera Dios que Sr. Canalejas y sus compañeros de Gabinete se hagan cargo de la gravedad del momento y se dispongan á mantener, con la energía necesaria, el honor nacional en toda su integridad.

Quiera Dios que los hombres que componen el Gobierno de S. M. sepan aprovechar la alta lección de patriotismo que acaban de dar una vez más nuestros soldados del Rif, y logren despertar con su actitud resuelta de verdaderos hombres de Estado los entusiasmos caballerescos de la raza española.

Ciegos serán los que no vean cuántos peligros se ciernen sobre nuestra Patria, y de cuánta prudencia y energías estamos necesitados en estas que pudieran ser horas trágicas de la Historia de nuestro pueblo.

Marchar al cañón

Consecuentes al propósito que ayer anunciamos, seguimos creyendo que aún no ha llegado el momento de juzgar las operaciones efectuadas en el Rif.

El día que lo hagamos no se fundarán, desde luego, nuestros juicios en el pobre criterio propio, sino en la opinión profesional que siempre nos sirve de guía.

Entretanto nos limitaremos á comentar algunos sucesos, cuya explicación no salta á la vista, y que, sin embargo, aclara la práctica de jefes distinguidos, cuya experiencia militar es antigua en el territorio africano, aunque hoy se encuentran en la capital de España.

La *razzia* victoriosa ejecutada el sábado por la brigada de Cazadores que manda el general Orozco, apoyada por la columna del coronel Primo de Rivera, ocasionó á los moros un terrible escarmiento, un duro castigo, de los cuales guardarán memoria.

¿Cómo es posible—objetan algunos—que la misma noche de una derrota la harka volviese á la carga y atacase la posición de las tropas del coronel Tomasetti?

Esta aparente anomalía tiene una sencilla causa.

Los moros, cuya maestría táctica es incuestionable, siguen el principio antiquísimo de que el deber de toda fuerza es «marchar al cañón», esto es, hacia donde suena el fuego, si no tiene órdenes expresas en contrario.

El fragor del combate librado en Tikermin fué atrayendo numerosos contingentes de caballos del Oeste y del Sur, que no llegaron á tiempo de tomar parte en la lucha; pero sí de contemplar la destrucción de los poblados y la rabia del vencimiento.

Ebrios de saña, sedientos de venganza y provistos de cartuchos, los recién llegados al campo enemigo animaron á los derrotados por la tarde á tomar el desquite por la noche, creyendo empresa hacendera copar y destruir las bravas unidades de San Fernando y Cerifola.

Claro es que solamente consiguieron aumentar los laureles ganados por estas tropas, que ejecutaron una defensa heroica atacados por todas partes; pero la intención era bien clara, y aquellos batallones hubiesen sido pasados á cuchillo, si llega á cejar uno de los frentes de aquella ciudadela humana.

La forma del ataque evidencia no sólo el empuje de los enemigos, sino su número abrumador, imposible de apreciar en la oscuridad de aquella noche.

Los hombres que á tanto se atrevieron eran gente de refresco, que no habían sentido aún el peso de nuestras armas.

Ya lo concluyeron bien pronto, y la prueba mejor es que el regreso de la columna, cuando se dispuso á la mañana siguiente, no fué apenas hostilizado.

Respecto á los motivos de dejar ocupada por la noche una posición que debía abandonarse al otro día, y de no acudir en auxilio de una tropa vivamente empeñada, aun corriendo los riesgos de las marchas nocturnas, renunciemos ahora á inquirirlos.

Probablemente no podrán encontrarse nunca los motivos mencionados, porque la disciplina y altas consideraciones cerrarán los labios de los que pudieran decir algo interesante.

Bástenos saber, por hoy, que la conducta de todos fué brillantísima, y que la harka ha quedado con pocas ganas de pelea después de los escarmentos que lleva sufridos en el transcurso de un mes.

Nobleza obliga

Recogido tan cortésmente por el estimado colega *Diario de San Fernando* nuestro artículo «¿Qué vocerío es ese?», consideramos un deber de grato cumplimiento el dar contestación á sus quejas.

No obedeció aquél al hecho de que creamos que la culta población de San Fernando *no sepa lo que pide*, ni que *pida por pedir*, y mucho menos á que *las súplicas y voces* de sus habitantes *lastimen* ninguna clase de *venerandas orejas*; fué inspirado únicamente en la circunstancia de que la alarma se había producido sin fundamento bastante y en desproporción notoria con la causa que la motivara.

Por lo demás, tiene mucha razón el colega: ni el director del *DIARIO DE LA MARINA*, ni el autor del modesto artículo en cuestión (tienen en San Fernando fincas rústicas ó urbanas, ni ninguna otra clase de intereses; pero tampoco los tienen en Vigo, y por eso, sin duda, no conciben que para una carena que importa 4 325 pesetas se fuese á gastar otro tanto en el viaje del «Urania» á la Carraca y su vuelta á las costas gallegas, amén de mucho más tiempo empleado en las obras, con evidente perjuicio para los intereses generales del país.

Bautizo de la infantita Mercedes

Verificóse ayer con gran solemnidad en el regio Alcázar el bautizo de la hija de los infantes doña María Teresa y D. Fernando.

La nueva infanta, en compañía de su abuela la infanta Paz, de su padre el infante D. Fernando, de sus hermanos los infantes Luis Alfonso y José, de su tía la princesa Pilar de Baviera y del séquito compuesto por la condesa de Mirasol, los marqueses de San Felices y de Zarco y del Sr. Pulido, fué llevada á Palacio en comitiva oficial formada por tres carrizas de gala, con el consiguiente aparato de caballeros, corraes y Escorta Real. La guardia exterior rindió los debidos honores.

En la cámara de Gasparini se efectuó el bautizo, al que concurrió toda la Real familia, los jefes de Palacio, el nuncio y los obispos de Madrid y de Sión, los grandes de España y las damas de la Reina, el Gobierno, los presidentes de las Cámaras, el Cuerpo diplomático, capitanes generales, caballeros del Tolsón y las autoridades civiles y militares de Madrid.

En el acto del bautizo ofició el obispo de Sión, y actuaron de padrinos, como ya anunciamos, la infanta Paz y el príncipe Adalberto, representado éste por el infante don Carlos.

Se impusieron á la infanta los nombres de María de las Mercedes, Teresa, María de la Paz, Fernanda, Adalberto, Cristina, Antonia, Isidra, Ramona, Josef, Jesusa, Fausta, Todos los Santos y Francisca de Borja.

Terminado el bautizo fué la Real familia al hotel de los infantes á felicitar á la madre de la nueva infanta y los demás invitados á firmar en el álbum que se había colocado en una de las habitaciones de la planta baja del palacio.

TELEGRAMAS DE LA COSTA

El general Aguilar.

San Sebastián, 10.

Después de breves momentos, pasados aquí para recoger papeles y ordenar preparativos de viaje, ha regresado á Bilbao el capitán general de la región, Sr. Aguilar, que hizo el viaje en automóvil, acompañado por D. Juan Ibarra.

Muy pronto se irá el general Aguilar á su definitiva residencia de Burgos.

El padre de un héroe

Valencia, 10.

Ha marchado á Madrid el teniente coronel Múñez Vig, primo y ayudante del general Echagüe y padre del teniente del mismo apellido que se ha cubierto de gloria en Melilla.

Verbena patriótica.

Alicante, 10.

En el paseo de Martínez se ha celebrado una verbena en conmemoración de la brillantez de las operaciones levadas á cabo estos últimos días por nuestras tropas en Melilla. Acomenzó la fiesta la banda del regimiento de la Princesa, y se dieron entusiastas vivas, reinando el mayor entusiasmo.

El Sr. Maura.

Palma de Mallorca, 10.

El Sr. Maura continúa sus excursiones por todos los puntos notables de Mallorca.

Aún no se fijó el día en que ha de celebrarse la merienda con que le obsequiará el partido conservador local, y á la que asistirán numerosas Comisiones de toda la isla.

Efectos de un ciclón.

Sevilla, 10.

Se reciben noticias de Alcalá del Río diciendo que el ciclón horrible desarrollado aquí alcanzó también al referido pueblo, arrastrando la parte que quedaba del puente de barcos, hasta una distancia de 100 metros, en contra de la corriente.

La impetuosidad del huracán hizo zozobrar una lancha en que se hallaban José Ortega y un compañero suyo, pudiendo ambos salvarse á nado, pero resultando José Ortega herido de bastante consideración.

El «Alfonso XII».

Cádiz, 10.

El trasatlántico «Alfonso XII» última los preparativos para su próxima salida, que será el jueves, con dirección á Bilbao y Santander, y en viaje extraordinario hacia la Habana y Veracruz.

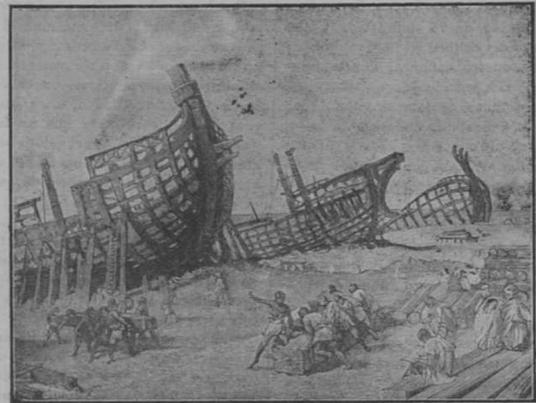
Regreso de tropas.

Bilbao, 10.

Mañana empezarán á regresar á sus respectivos puntos de guarnición las tropas que visitaron á esta capital con motivo de la última huelga.

A primera hora saldrá por jornadas el regimiento de Caballería de Talavera, dirigiéndose á Palencia.

A las seis de la tarde marchará á Madrid



Construcción de la primera flota romana.

el regimiento de Saboya, que llegará el jueves á dicha capital.

También saldrán el regimiento de la Constitución, que va á Pamplona, y los de la Libertad y San Marcial; estos últimos regresarán el día 12 á Burgos y el día 13 irán á Victoria los de Cuenca y Gipúzcoa, quedando en Bilbao la guarnición de siempre.

Consecuencias posibles DEL conflicto italo-turco para España

El cultísimo y estudioso jefe del Cuerpo de Ingenieros de minas, Sr. Bantabol, ha dado á la estampa el siguiente meditado artículo que nos honramos en reproducir:

«A los rándidos propagadores de la especie de que ya no tienen razón de ser las guerras, de que todo está ya distribuido entre las naciones y de que nada queda por repartir en el planeta, deban haberles abierto los ojos los últimos acontecimientos.»

Cuando la atención internacional estaba preocupada con los sucesos de Marruecos y las consecuencias de las pretensiones de Alemania, surgió de pronto la solución de una contienda latente desde largo tiempo, merced á la enorme superioridad de la Marina italiana sobre la turca, que pueda dar por resultado, si Europa no interviene, que Italia triplique en una semana y gratuitamente su territorio y en breve su población; pasando repentinamente y de un modo hasta cierto punto impreciso, de la categoría de una nación mediterránea modesta á la primera categoría en este respecto.

Y aún seguirán preguntando los enemigos de los armamentos militares que para qué sirve una gran Marina á una nación modesta!

Todo el mundo sabe ya de un modo evidente que España perdió las colonias en 1898 por no haber tenido una mediana escuadra. Nada más que mediana; pues entonces no hubiera sido necesario más que una modesta escuadra para evitar la guerra entre España y los Estados Unidos; para que hubiésemos vencido, en caso de estallar.

Pues bien; la transformación de Italia en la primera potencia mediterránea no le conviene á ninguna de las demás que tienen intereses en el Mediterráneo, y especialmente (además de Turquía) á Rusia, Austria, Francia, Inglaterra y España.

Á Francia, porque aumentada la influencia y medios de acción de Italia en el Mediterráneo, y especialmente en Trípoli y Túnez, esta influencia repercutirá en Argelia; sobre todo tanta en cuanto la población italiana de este país y la escasez de emigrantes franceses á su propia colonia.

Las facilidades que la emigración italiana encontrará en adelante alterará el actual estado en beneficio de Italia, y también influirá en su emigración á América de diversos modos.

El predominio de Italia en el Mediterráneo no podrá menos de perjudicar los intereses de las demás naciones nombradas, y especialmente los de España en el Norte de Marruecos y los de Austria en el Adriático.

Estas ventajas las presiente perfectamente el pueblo italiano, y por este motivo muestra tanto entusiasmo por la agresión de Italia á la indefensa Turquía.

La debilitación de Turquía favorece á Rusia, y por tanto no puede menos de perjudicar á Alemania é Inglaterra.

Pero si esta última nación, con el sentido práctico que la caracteriza y la previsión con que suele proceder, consiente el paso del ejército turco por

Egipto, todo puede cambiar en contra de Italia.

Respecto á España, que nada puede ganar ahora con esta nueva guerra, y si perder mucho en el porvenir, despertará de su letargo y se convertirá por fin de la necesidad de organizar una fuerte escuadra?»

Horacio Bantabol.

Impresiones de una visita a Cartagena

Marino de profesión, entusiasta de las prosperidades de la Marina y amante de la Nación, con las ansias de verla resurgir y ocupar el puesto á que su Historia y posición geográfica le dan indiscutible derecho, y no pudiendo disponer de tiempo para ver el «Laya», cañonero próximo á ser entregado á la Marina de guerra por la Sociedad Española de Construcción Naval, aproveché las pocas horas de mi estancia en Cartagena para adquirir informes de la construcción de un buque que signifi a la subida de un escalón más en el desarrollo del programa naval. De las noticias que obtuve se debían de lucirse provechosas suposiciones de lo que serán los buques que han de formar el principio de nuestra escuadra de combate.

Pensando en el artículo encomiástico del *Engineering*, relativo al «Roald»; en los muchos elogios publicados en la Prensa nacional, y en las fotografías de todos los periódicos ilustrados, supuse que su hermano gemelo le sería idéntico, y con las mayores ilusiones, y como todo lo nuevo agrada y lo que lleva algún sello extranjero tiene en sí algo de superioridad á la producción nacional, creí que en la contestación á mis preguntas aprendería algo nuevo, pues ya es sabido el refrán de que «escoba nueva barre bien»; mas las impresiones halagüeñas que guaban mis pasos pronto se convirtieron en decepción, haciéndome pensar si lo que á uno le dicta el sentido común en asuntos profesionales y la práctica enseña será erróneo, ó si la verdad tendrá dos formas distintas de presentarse.

En nuestro proyecto de fuerzas navales existentes, por orden de importancia militar, acorazados, destructores, torpederos, y por último cañoneros. El que ocupan éstos el último lugar y su carencia de significación militar en el poder naval de las naciones, no quiere decir que dentro de estos buques no existan condiciones que los hagan llenar mejor su cometido, y desde luego jamás existe razón para que lo que no es bueno se englobe para engaño de todos y perjuicio de muchos. Yo creí que después de tanto debírese nuestro proyecto naval, después de estudiarse conienzadamente los presentados por competentes Casas extranjeras, el marino que navega, el marino de la Escuela de mar, después de los muchos injustos ataques, iba á entrar en una nueva era, iba á manejar un excelente material, y que cualquiera que fuese el tipo de buque al que el destino lo llevase, podría dar siempre á su Patria en el momento oportuno el rendimiento á que la Nación es acreedora por haberle facilitado buques que por su coste debían ser buenos, no haciéndose entonces al personal falta de conocimiento por fracasos de operaciones marítimas ó militares que injustas hacen desaparecer en parte responsabilidades, que cuanto más estrictas y rigurosas más purifican las corporaciones.

Hoy, nuevos el «Laya» y sus similares y nuevo el «Molina» y los suyos, á igualdad de condiciones resultan muy superiores estos últimos á los primeros, á pesar de haber sido proyectados con unos diez y seis años de diferencia, y sin que las mejores Empresas mundiales se presentasen á concurso, ni que nuestros antiguos cañoneros, á pesar de re-

aular superiores á los actuales, mereciesen elogios de revistas técnicas extranjeras.

Mucho más de lo que diga podría decir indudablemente, si mis indagaciones hubiesen tenido por objeto la crítica.

Los buques de guerra deban ser examinados para su estudio desde tres puntos de vista: militar, dentro de los de su tipo; marinería y de habitabilidad, siendo el conjunto de estas tres condiciones la que da la superioridad de unos sobre otros.

Desde el punto de vista militar, la artillería de los cañoneros tipo «Laya» la componen cuatro piezas de 76 milímetros y dos ametralladoras del calibre del fusil reglamentario; es decir, cuatro cañones, dos instalados á popa y dos á proa.

Según más noticias, de la colocación de las piezas de popa á bastante distancia del coronamiento, muy próximas á crugia y simétricas con relación al plano longitudinal, desde luego se deduce que su manejo no puede efectuarse con el desahogo debido y que jamás podrán dirigir sus fuegos por la banda opuesta á las de su instalación, aminorando con esta disposición su poder ofensivo en un 50 por 100 para ciertas y determinadas circunstancias.

En disparos de través algunos sirvientes no pueden permanecer en sus puestos por corresponder éstos á la abertura de la escotilla de municiones, ocurriendo el peligrosísimo caso de que los casquillos de las municiones disparadas son lanzados por dicha escotilla al pañol de donde provienen las municiones cargadas.

Dejo apuntadas con estas observaciones importantes deficiencias de instalación, que disminuyen la rapidez del tiro y exponen el buque á serlo accidentado durante el fuego.

Ocupándose de las condiciones marinerías, la práctica de los que manejen este buque las dirá con el tiempo. Hoy por hoy ninguna gran temporal ha dado ocasión de probarlas; pero incluyendo en estas las de gobierno y evolutivas, resultan muy deficientes; gobierna mal, muy mal.

Unas hélices casi á flor de agua nunca han sido muy recomendables para obtener efectos inmediatos de cia-boga y de marcha atrás, á los cuales hay que recurrir con frecuencia en las entradas y salidas de puerto.

No son de importancia vital, pero en fin dificultan el régimen interior á bordo del buque, el que el movimiento de cualquier bote situado en los calos requiere para poder ser lanzado al agua el esfuerzo de toda la dotación; son una brigada franca en tierra resulta imposible toda maniobra de botes.

El casco, de forma más ó menos fea á la vista, tendrá la debida; mas la colocación de once toneladas de lingotes (en los similares en construcción) en la popa, indica errores de proyecto que debieron ser previstos. La mano de obra es de lo más barato; las planchas, superpuestas como en cualquier buque de carga, indican lo poco esmerado y curioso del trabajo.

La descarga del condensador, próxima al portalón, tampoco parece muy á propósito, pues independientemente de los peligros que una falta de vigilancia puede traer para cualquier embarcación, resulta muy molesto y dificulta un tanto el servicio con tierra. Por último, sus medios de fondear y de levar tampoco son muy expeditos.

Pasemos, finalmente, á las condiciones de habitabilidad y confort del personal alojado. Esta condición es mucho más importante de lo que á primera vista puede suponerse; el bienestar del personal hace sean más llevaderas para él las grandes penalidades del servicio á bordo, trayendo aparejado cierto cariño y entusiasmo por el barco, que, con el amor consiguiente al trabajo, constituye el estímulo y el pugnado de que en todas las maniobras figure su buque en primer lugar.

La cámara de oficiales recuerda, por su entrada, la de ciertos barcos que, dedicados al cabotaje, llevan cierto número de pasajeros, casi más por favor á éstos que por lo que á la Compañía le interesa: una mesa cubierta con un modestísimo hule blanco, unas cuantas sillas de aspecto no muy fuerte, un arriñonado aparador y una pequeña chimenea, constituyen todo el mobiliario.

Los camarotes situados en la tercera cubierta parecen bastante buenos por su tamaño, contando aparentemente en su interior con los muebles debidos, mas no deben encontrarse en muy buenas condiciones de higiene, situados en la tercera cubierta; tienen su acceso por una reducida escotilla que de un estrecho pasillo, lo cual se une á la proximidad de sus portillos á la flotación, que obligará á que en la mar nunca puedan llevarse abiertos; aun fundeados en puertos como los de Africa, serán muy contados momentos aquellos en que el oficial pueda dejar entrar en su camarote un poco de aire puro, y, por último, en los de estribor, y como sirviendo de marco superior á su puerta de entrada, corre una tubería de vapor.

Con las condiciones de ventilación apuntadas, es de creer que la mayor parte de los días del año no debe ser envidiable ni muy buena la vida de los que se encuentran obligados á permanecer en el reducido espacio de un camarote.

Sabiendo que el coste de un ventilador eléctrico oscila entre 25 y 50 pesetas, se pregunta después de ver esto si en el buque se dispone de muchos ventiladores, y éstos, en las cámaras y camarotes, son desconocidos, debiendo haber sido considerados como muebles de lujo.

La cubierta que constituye el techo de estos camarotes no está calafateada, y por este motivo, cuando el agua de las reposterías ó de cualquier otro servicio instalado en ella se derrame, se verá sorprendido por goteras que, sobre ser molestas y poder resultar costosas, implican una falta grande de higiene.

La camareta de clases, nadie aspira á lujos ni comodidades mayores de las debidas; pero, en fin, una mesa ante la cual pudieran sentarse todos con comodidad, parece ser lo menos con que podría contar.

El alumbrado resulta muy bueno cuando está en función la dinamo, mas el barco carece de condensador auxiliar y la evacuación del motor se hace precisamente debajo del cilindro de baja, con gran exposición á picaduras en dicho cilindro, para disminuir la cual habrá que ordenar que no funcione en puerto; pudiera la evacuación hacerse á la atmósfera, mas el consumo de agua resultaría mayor, y como la existencia de la misma es escasa, no siempre que se quiera y haga falta se podrá hacer.

La circulación de agua para jardines y demás atenciones es sumamente deficiente en puerto; los de marinería no siempre podrán ser visibles ni visitados por una persona de estómago un poco delicado.

El sollado de marinería es un amplio local, mas su temperatura, por falta de ventilación, resultará en verano bastante elevada, y á la marinería, que allí debe encontrar su dormitorio y lugar de descanso en días lluviosos, nada debe halagarle el verse obligada á permanecer en ese lugar.

Todos los buques, á su entrega, conducen la mayor parte de los pertrechos que constituyen sus diferentes cargos, tales como armamento, coils, mulas de agua, bombillo, etcétera, etc., y, en el caso actual, ninguno de estos pertrechos serán entregados por la Casa constructora, apareciendo con este motivo un gravamen en cantidad apreciable sobre el coste presupuestado para estos buques.

Según parece, también hay que añadir á lo antedicho que la caseta de dorrota, en el puente bajo, á la altura del castillo, será inútil, por hacerse imposible su uso con un poco de mar de proa; circunstancias á las cuales habrá que añadir la de la dificultad de utilizarla en los casos que se tenga el barlovento á babor, pues no cuenta con más puertas que una que abre á esta banda.

Además, el puente alto, de guardias, se halla al descubierto, cosa que hoy ya no ocurre en ningún barco.

Mis impresiones dan fin, y después de haberme extendido algo más de lo que pensaba, no me resta más que pedir benevolencia para mis faltas de expresión; la poca costumbre de escribir dificulta que corra la pluma á la par de mi pensamiento, creyéndome obligado á escribir estas impresiones por crear el silencio perjudicial. Culpables y responsables de una falta son los que la cometen y los que, con su silencio, sirven de encubridores. Al lanzar á la publicidad la voz de alert, creo hacer un favor á la Nación y á la Marina, desentendiéndome á esta última, en lo que me es posible, de errores á que su grandísima subordinación y amor al servicio la conducen. Lo que hoy puede corregirse, mañana será imposible por tratarse de hechos consumados, y confío en que lo sea susceptible de corrección se corregirá, pues no me mueve el deseo de censura, sino el del mejoramiento de nuestro futuro material á flote.

Fresquito.
Ferrol, 13 de Septiembre de 1911.

Información de Marina

Movimiento de barcos.

Salieron:
De Las Palmas, el cañonero alemán «Eber».
De Tenerife el «Río de la Plata», con destino á isla de Hierro.
De Ceuta el «El Bazán».
De Cádiz el «Audaz» y el «Lobo».
De Cartagena el «Cataluña».
Fondearon:
En Villagarciá el crucero inglés «Cor!»., saliendo poco después toda la flota.
En Melilla el «Bazán».
En la Carraca el «Regente».

Comunica el comandante general de la escuadra que salió con el «Pelayo», conduciendo al ministro de la Guerra y al capitán general para Cabo de Agua y Chafarinas, y después de visitar dichas posiciones fondeó en ésta.

Reales decretos.

Concediendo la gran cruz del Mérito Naval Blanca, libre de gastos, á D. Ramón Sánchez Ocaña y D. José de Erostarba y Bascot.
Idem cruz de segunda clase del Mérito Naval, blanca, á D. Eduardo García de los Ríos, jefe de sección de la Compañía Transatlántica.
Disponiendo que el teniente de navío don José Contreras, al terminar el curso en la Escuela de Zoología y Pesca, pase destinado al apostadero de El Ferrol.

Ascenso.
Ascendiendo al empleo inmediato al segundo médico D. Eduardo Rodríguez González, en vacante reglamentaria.

Los combates del Kert

El ataque nocturno.

Melilla, 10.
Durante el ataque que sufrió en la noche del sábado la columna Tomasetti, acampada en Tikermin, á cinco kilómetros del Kert, el teniente Méndez Vigo se enteró de la muerte de su primo carnal D. Frollán Laserna y fué á recogerlo, trayéndoselo á cuestras hasta que recibió un balazo que le hizo caer en tierra con su carga.

Admirase el heroísmo de esta columna, que resistió el empuje de millares de moros en una posición sin parapetos ni defensa alguna, pasando la noche formados en cuadro, resistiendo á punta de cuchillo los brutales empujes de la morisma.

En la posición de Izhafen y en la de Imarufan no se durmió aquella noche, pendiente todo el mundo de la suerte que correrían los compañeros destacados en Tikermin, hacia donde se oía nutridísimo fuego de fusilería y se veían los fogonazos, dando éstos el aspecto de un volcán á aquella faja de terreno.

Intentóse durante tres horas comunicar por el heliógrafo, pero los moros lo apagaban á balazos y sólo al amanecer pudo establecerse comunicación.

Al retirarse las tropas en la mañana del domingo no fueron hostilizadas por un solo tiro, lo que demuestra el gran quebranto que debió sufrir la harka.

El soldado de Ciudad Rodrigo Salvador Cuevas, que tanta atravesada ambos muslos, se negó á ser metido en la camilla, pidiendo se utilizara para otro compañero que estuviera más grave.

Rasgos heroicos como éste menudearon entre los bravos defensores de Tikermin.

San Fernando, casi sin oficiales.

Melilla, 10.
La posición más próxima al Kert, que ocupan los batallones del regimiento de San Fernando, es conocida entre los moros con los nombres de Tumlal y Ben Yagmate.

La formaban tres lomas, separadas por pequeña distancia; al pie de la más alta había una especie de barranco, que se estrechaba como un cauce. En él fueron curados los heridos. En la parte Norte está el poblado de Bonniqa, que ocuparon los rebeldes durante la noche.

El primer batallón de San Fernando, que formaba la extrema vanguardia, fué el encargado de sostener la posición. Lo componían las compañías tercera, cuarta, quinta y sexta.

Desde que el combate comenzó pudo apreciarse claramente que las fuerzas que ocupaban la primera loma eran las que sufrían fuego más violento.

El comandante Iglesia trató de relevar dichas fuerzas varias veces.

Los moros cada vez hacían un fuego más fuerte, y durante todo el día no pudo conseguirse este propósito.

El capitán Sánchez Serrano, que mandaba la tercera compañía, resultó herido; el teniente Moretón, herido; el teniente García Busto, herido; el teniente Rosales, ileso.

La cuarta compañía la mandaba el teniente Méndez Vigo, que resultó herido. Iba un solo oficial, Díaz Prieto, que fué contusionado.

Las demás secciones les mandaban sargentos.

Uno de ellos, llamado Sánchez, resultó herido.

En la quinta compañía iba el capitán Zubia, herido; el teniente La Serna, que quedó muerto, y Berenguer, ileso.

En la sexta compañía figuraba el teniente Urbina, ileso; Domingo, herido, y Molero, ileso.

Por la tarde, en vista de que el número de oficiales era insuficiente, acudieron para cubrir bajas los tenientes Zamalloa y Cordero y el comandante Iglesias.

A los pocos momentos, Zamalloa é Iglesias caían también heridos, este último con un mulo atravesado de un balazo.

La mayoría de los oficiales luchaban revolver en mano, haciendo continuos disparos sobre los moros.

Cuando se recibió el orden de evacuar la loma, los soldados lo hicieron, y entonces la artillería y las ametralladoras funcionaron, barriendo materialmente al enemigo.

El teniente de las ametralladoras, Sr. Peñuela, se quedó sin sirvientes para las piezas, teniendo él que manejar una de ellas.

Los últimos oficiales que quedaron mandando las fuerzas fueron Rosales, Díaz y Noguera.

Los muertos de los moros.

Confidencias de buen origen aseguran que la harka enemiga ha tenido en los combates del sábado más de 400 muertos, entre ellos algunos caudillos importantes de las cabilas recién llegadas de Alhucemas.

También se dice que ha muerto ó que está gravemente herido el caid Amar de M'Talza, el famoso rival del Mizian.

Una excursión del ministro.

Melilla, 10.
El ministro de la Guerra y el general Aldave marcharon esta tarde, á bordo del «Pelayo», á Chafarinas. El general revisó la pequeña guarnición y felicitó efusivamente al gobernador militar, coronel Anca.
Desde Chafarinas, los expedicionarios se dirigieron en el «General Concha» á Cabo de

Agua, donde fueron igualmente recibidos con los honores de ordenanza.

El ministro pasó revista á las fuerzas, inspeccionó todos los servicios, elogió la importancia estratégica de la posición, y después, montando á caballo, recorrió todos los alrededores, llegando hasta las inmediaciones del Muluya.

Los caídos y notables de Quebiana acudieron á cumplimentarlo y á reiterarle su sincera adhesión á España.

A las seis de la tarde regresaron en el «General Concha» á Chafarinas, y de Chafarinas, en el «Pelayo», á esta plaza.

El ministro viene complacido de su excursión.

Italia y Turquía

Los italianos en Trípoli.—Un combate.—La ocupación de Tobruk.

París, 10.
Informes de Berlín confirman que los italianos han empezado á desembarcar fuerzas en Trípoli y aun envían ya destacamentos á los alrededores de la ciudad. Las tropas invasoras se arriesgan hasta puntos adonde no alcanza á los cañones de sus buques; pero tropiezan con la enérgica resistencia de los turcos, que son unos 10.000 soldados regulares, más otros 10.000 árabes en armas.

En las cercanías de la población ha habido un encuentro entre una compañía italiana y un destacamento turco. Los italianos fueron rechazados y tuvieron que batirse en retirada. Este ha sido el primer choque en tierra.

Le Temps recibe noticias de este importante suceso. Por cierto que contradicen las anteriores. Según ellas, queriendo los italianos dominar á Trípoli antes de la llegada del Cuerpo expedicionario, tuvieron la noche última un verdadero combate en las avanzadas.

La fase más dura se desarrolló cerca de la Fuente Ru Miliana. El fuego de fusil fué, por ambas partes, encarnizado. La escuadra ayudó á los italianos y estuvo cañoneando hasta el amanecer, hora en que los turcos se retiraron con pérdidas.

Gracias á una hábil maniobra del comandante Cagni, los italianos no tuvieron ningún muerto.

Con objeto de asegurar la ocupación militar de Tobruk, ayer desembarcó en este puerto un Cuerpo expedicionario italiano, compuesto de Infantería, Artillería, Ingenieros y Administración Militar.

Tobruk, situado en la parte más oriental de la Cireneica, es un puerto estratégico cuya ocupación facilitará enormemente á Italia la conquista de la Cireneica.

La escuadra de Aubry se ha hecho nuevamente á la mar con rumbo desconocido.

Las gestiones de paz.—Actitud de Turquía.—Predicando la guerra santa.

París, 10.
La Gaceta de Colonia dice que no se podrá examinar la última nota turca hasta saber en qué condiciones habrían de suspenderse las hostilidades. Se puede suponer que Turquía acabará por abandonar á Italia la Tripolitania. Se puede también esperar que Italia no se mostrará demasiado exigente. La Gaceta desmiente la noticia según la cual Turquía pedirá una indemnización por la pérdida de Trípoli.

La Gaceta de Colonia insiste el rumor de que Turquía pedirá compensaciones en Persia.

Telegramas de Atenas recibidos en Berlín dicen que las tropas turcas procedentes de Monastir dejaron el tren en la estación de Sarowitch y marcharon hacia la frontera griega.

De Salónica comunican que, por iniciativa del Comité de Unión y Progreso, vienen celebrándose mítines nocturnos en los cuales se excita á los mahometanos á declarar la guerra santa.

Bombardeo de Derna.
El día 7 intentaron los italianos un desembarco en Derna. Se opuso la guarnición turca y los buques bombardearon la ciudad. Varios edificios quedaron en ruinas. Los turcos tuvieron cuatro muertos y cuatro heridos.

PORTUGAL

La sublevación monárquica

Las últimas noticias de Lisboa dicen que en la montaña de Biestello han sido detenidos tres desertores monárquicos, y que otros realistas andan errantes y dispersados por las montañas, careciendo hasta de ropas.

Algunas partidas monárquicas marchan hacia Terros de Lamba, marchando en su persecución un batallón de Cazadores y un escuadrón.

El general Carvalho, comandante de la división de Villa-Red, dice que está lloviendo torrencialmente y que los aguaceros impiden las operaciones de las tropas republicanas, excelentemente dispuestas para perseguir á los sublevados.

Ha sido descubierto en Oporto el sitio por donde entraron y huyeron del Palacio de Cristal los conjurados que mayor resistencia opusieron, y cuyo propósito era asaltar el cuartel de Infantería del regimiento núm. 6.

La salida era una gran mina que pertenecía al extinguido convento de Monchique,

donde hay ahora una fábrica. Se calcula que pasaron por allí unos 400 hombres.

Se han efectuado algunas prisiones, entre ellas la del canónigo Sr. Correia Sylva, vicerrector del Seminario.

La Prensa de Lisboa censura al Gobierno español por supuestas complacencias del mismo con los monárquicos portugueses.

Un conspicuo monárquico portugués, á su paso por San Sebastián, ha hecho á un periodista las siguientes declaraciones:

«Sé positivamente que la lueha será dura; pero venceremos los monárquicos porque tenemos la simpatía del pueblo. Pelearemos sin dar grandes batallas, en partidas y guerrillas, hasta lograr el triunfo. El golpe definitivo se dará por mar.»

Desde luego, Paiva Couceiro será jefe del Ejército y presidente del Gobierno provisional; pero aún no se sabe quién ocupará el Trono. Los dos pretendientes, D. Manuel y D. Miguel de Braganza, han pactado someterse á la voluntad de los ciudadanos portugueses, que serán quienes, plebiscitariamente, designarán el nuevo Rey.»

El gobernador de Orense comunicó ayer al ministro de la Gobernación que desde Verín se había oído un prolongado tiroteo en territorio portugués.

Supónese que se tratará de un encuentro entre las tropas republicanas y los sublevados realistas; pero se desconocen los resultados del mismo.

Conflicto franco-alemán

En París.

L'Echo de París dice que el ministro de Negocios extranjeros, M. De Selves, y el presidente del Consejo, M. Caillaux, en la conferencia que ayer celebraron para examinar el texto del telegrama último de M. Cambon, reconocieron que, hallándose Kiderlen en la más favorable disposición para aceptar las proposiciones nuevamente redactadas el sábado sobre los puntos de vista últimamente puestos en debate por el Gabinete de Berlín, se puede tener la esperanza de que esta semana reciba un acuerdo completo en la cuestión de Marruecos.

En el Consejo de ministros de hoy el señor De Selves dará cuenta á sus compañeros de estas impresiones optimistas.

El Convenio sobre Marruecos podrá ser firmado bajo reservas, que subsistirán hasta que se llegue á una inteligencia en la cuestión del Congo.

Añade L'Echo que Francia está comprometida á otorgar cesiones territoriales en el Congo á cambio del derecho de intervención de Alemania en Marruecos. Seguramente dice—Ribot, Clemenceau y Briand, consultados por Caillaux sobre las negociaciones, no han ocultado que ellos las habrían establecido de otra manera.

Ribot, sin embargo, ha convenido en que es ya imposible retirar la promesa hecha á Alemania en nombre del Gobierno republicano.

En Berlín.

Un telegrama de Berlín que publica Le Temps dice que allí se ha declarado oficialmente que está ultimado el Convenio sobre Marruecos, que podrá ser firmado provisionalmente, mientras se llega á un acuerdo sobre el Congo.

Noticias telegráficas del extranjero

Fallecimiento de un general.

Roma, 10.
Se ha sabido con pena en el Vaticano la muerte del general de Charrete en Bassemote.

El general difunto era un legitimista convencido y había ejercido el cargo de coronel comandante de suavos pontificios.

El general Barmesdril, jefe del diminuto ejército pontificio, irá á Bassemote para asistir á los funerales.

El general será enterrado, por disposición testamentaria, en una bandera del Vaticano.

Los funerales serán muy solemnes.

Tragedia en un harén.

París, 10.
Dicen de Constantinopla que el comandante turco Riza Pachá, adjunto del gobernador de Pera, y destacado actualmente á las órdenes de Djavid Bay, jefe militar de Novibazar, habíase enamorado perdidamente de una odalisca del harén del gobernador, y anoche intentó raptarla.

Algunos dió la voz de alarma cuando Riza huía con su preciada carga; acudieron los guardias del harén, y el raptor cayó al suelo acribilado á balazos.

Las lluvias en el Brasil.

Río Janeiro, 10.
Ha sido tal la cantidad de agua caída durante ocho días seguidos en el Estado de Santa Catalina, que los perjuicios son enormes.

La ciudad más castigada por el temporal ha sido Blumenau, que consta de 30.000 habitantes, casi todos de origen alemán.

Apertura del Parlamento

París, 10.
El Gobierno ha acordado fijar para el día 7 de Noviembre próximo la reapertura del Parlamento francés.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow in Furnes (antes Naval construcción and Armaments C.º Ltd. at Arrow-in Furnes); fábricas de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Krith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ltd Placencia-Guipúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de 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 Grauz» 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; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nischer», crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vanguard», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Ho ue» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitrit» crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan» 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 370 buques de distintas clases.

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 Titos, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleo, 1.026; tálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizecaya, 831; Ibaizábal, 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.

Excepcional ocasión

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

Pídase el catálogo general.

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

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

SERVICIOS DE LA COMPANIA TRASATLANTICA

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

Línea de Filipinas.
 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 New-York, Cuba Méjico.
 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 (acultar), Habana, Puerto Lirio y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz, 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 Curaçao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

Línea de Buenos Aires.
 Servicio mensual saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; 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 3, 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 Muestreos 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. Esta Compañía efectúa á dos expediciones extraordinarias á Cuba desde el Norte de España, una en cada uno de los meses de Octubre y Noviembre próximos, además de las habituales ordinarias oficiales. Dichas expediciones extraordinarias serán realizadas por los vapores «Reina María Cristina» y «Alfonso XIII» en la siguiente forma:
 OCTUBRE.—Vapor «Reina María Cristina». Salidas: De Bilbao el 9, de Santander el 10, de Gijón el 11 y de Coruña el 12, para Habana, sin extensión á Méjico, y regreso, saliendo el 1.º de Noviembre.
 NOVIEMBRE.—Vapor «Alfonso XIII». Salidas en las mismas fechas que en Octubre y con igual itinerario. Solamente variará la salida de Habana, que tendrá lugar el 3 de Diciembre.
 Las expediciones oficiales de Octubre y Noviembre las efectuarán los vapores «Alfonso XII» y «Reina María Cristina», respectivamente, en la forma de costumbre.

Colegio del Cardenal Cisneros

de primera y segunda enseñanza
 incorporado al Instituto de San Isidro
 DESDE 1881

Costanilla de Santiago, núm. 6, primeros

DIRECTOR-PROPIETARIO
F. Barbero y Delgado
 Doctor 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 virtuoso Director espiritual, 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 párvulos, elemental y superior. La segunda enseñanza, hasta recibir el grado de bachiller, y las asignaturas de Dibujo, Idiomas y Caligrafía. Los horarios para los alumnos externos son los siguientes:

	PRIMERA ENSEÑANZA	Pesetas.
Clase de párvulos		10
Idem elemental		15
Idem superior		20
	SEGUNDA ENSEÑANZA	
Una asignatura		20
Dos idem		35
Primer curso completo		35
Idem superior		45

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 1910 á 1911, que fué el siguiente:

PRECIOS	Sobresalientes.	Notables.	Aprobados.	Suspensos.	TOTAL
28	181	85	32	09	298

Los alumnos de la clase Superior de primera enseñanza, reciben diariamente clase especial de *Francés teórico práctico* y de *Caligrafía* de los mismos profesores que tienen á su cargo esas asignaturas en el Bachillerato, sin aumento de honorarios.

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

Aviso á los señores Empleados

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

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

Diario de la Marina

Precios de suscripción

MADRID		PROVINCIAS	
Un mes	1,50 pesetas.	Trimestre	5 pesetas.
Trimestre	4,50 idem.	Semestre	10 idem.
Semestre	9 idem.	Año	20 idem.
Año	18 idem.	Unión postal: año	60 idem.
	Número suelto, 5 céntimos.	Asia y América: año	70 idem.

Pídanse tarifas de publicidad