DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIV | Redacción y Administración: Almirante, 15, bajo.—Teléfono 2.931 | Madrid, Sábado 21 de Septiembre de 1912 | DOS EDICIONES DIARIAS | Número 13.453

SOBRE EL CONFLICTO ITALO-TURCO

El fondo de las negociaciones

Pronto va á cumplirse un año desde que las primeras tropas italianas desembarcaron en Trípoli, y en los doce meses transcurridos se han visto bien claras las enormes dificultades que ofrece la dominación de un país en que hay elementos de combate que luchan por una idea más que por un interés material.

Han sido suficientes unos cuantos miles de árabes, sin preparación militar alguna, apoyados en un pequeño contingente de soldados turcos, para que la situación táctica de la provincia otomana se mantenga estacionaria, y es seguro que así podrá seguir mucho tiempo todavía, si Italia no consigue reducir la intransigencia del Gobierno de Constantinopla y atraerse algún jefe prestigioso, debilitando de este modo el espíritu de los que allí defienden bravamente el pabellón de la media luna.

Es indudable que Turquía siente verdaderos deseos de que termine esta situación que le viene causando enormes perjuicios. La situación de su política interior, más revuelta cada día; las complicaciones balkánicas, contenidas á duras penas por la enérgica intervención de las Potencias; la insurrección del Yemen y el camino de franco separatismo que han tomado los habitantes de las islas del Archipiélago, constituyen un conjunto abrumador para los gobernantes otomanos, que de buen grado aceptarían los hechos consumados para emprender una obra reconstituyente que necesitan á toda costa.

Italia, por su parte, está gastando mucho más de lo que pensaba; comprende que el empleo de un numeroso contingente de sus tropas y de toda su escuadra debilita su posición en Europa y desea también circunscribir el problema, para que éste quede reducido á la lucha con los árabes, que es obra de tiempo y de constancia.

Las cancillerías europeas es indudable que no han escaseado sus esfuerzos para que la campaña termine, en evitación de mayores complicaciones á que todas están expuestas mientras ese foco no se extinga.

Asistimos, pues, al curioso espectáculo de que tras una guerra que no ha sido tal guerra, no se puede concertar una paz que todos parecen ambicionar lealmente.

Todo estriba en una cuestión de dignidad aparente que ata las manos á los que en Turquía gobiernan.

Estos no se atreven á decir á su Ejército y á su Marina, que todavía no han logrado batirse: estáis vencidos y hay que transigir.

Tampoco puede dignamente abandonar á los bravos árabes de Trípoli y la Cirenaica, que contestan á sus requerimientos que ellos sabrán sostenerse todo el tiempo que sea preciso.

De aquí, esos términos medios de ofrecer á Italia la costa y querer conservar un *hinterland*, para que en él vivan los árabes independientes con un puerto de salida en el Mediterráneo.

Pero el Gobierno de Roma no ha hecho sacrificios importantes para adquirir un dominio incompleto; se siente capaz de vencer, y vencerá con mayor ó menor trabajo.

Es, pues, muy posible que aun sea necesario que Italia renueve su acción naval para que la Puerta sea obligada á someterse y prescindir de ese pujo de dignidad que aun conserva.

Así parece que va á suceder, y ésta será la última etapa de la original campaña que venimos presenciando.

Información de Marina

Movimiento de buques.

Salieron:

De Málaga, el «Marqués de la Victoria».

De Sanlúcar para Sevilla, el torpedero número 42.

Fondearon:

En los caños de la Carraca, el «Lauria».

En Sevilla, el torpedero núm. 42.

Reales órdenes

Dispone se verifiquen oposiciones al Cuerpo de practicantes de la Armada.

Desembarca del «Carlos V», y pasa destinado al Hospital de Cartagena, el segundo médico D. José Brotons, y nombra para aquel destino al de igual clase D. Cristóbal Ariza.

Concede licencia al contador de fragata D. Alfredo Arrabal.

Dispone que el alférez de navío D. José María Heras embarque en el cañonero «Don Alvaro de Bazán».

Firma de S. M.

Propuesta para el destino de jefe del segundo negociado de la Inspección y Jefatura de Servicios de Construcciones Navales de don Antonio del Castillo y de Ayala, ingeniero inspector de segunda clase.

Idem para el de jefe del segundo negociado de la segunda Sección (Material) del Estado Mayor Central de D. José Galvache y Robles, ingeniero inspector de segunda.

Idem de ascenso del capitán de fragata don Antonio Montis y Allende Salazar.

La guerra italo-turca

El parte oficial del combate de Derna.

Roma, 20.

El general Briccola, en el parte oficial del combate librado en las inmediaciones de Derna, lo relata en los siguientes términos:

«Ayer, á las cuatro cincuenta de la madrugada, el enemigo, acercándose muy hábilmente á las posiciones ocupadas por nosotros el 14, inició un ataque en la dirección de la casa Aronne, y otro ataque mucho más acentuado en dirección de Kasser-el-Leben y del valle de Burnes. El ataque estaba sostenido por la Artillería, oculta á derecha é izquierda del río Derna.

El ataque dirigido contra la casa Aronne fué rápidamente contenido y vigorosamente rechazado.

El ataque dirigido contra Kasser-el-Leben y el valle de Burnes fué también rechazado, á pesar de la tenacidad del enemigo, gracias á la sangre fría admirable y al valor de nuestras tropas, las cuales, tomando la contraofensiva con gritos de júbilo y un gran entusiasmo, realizaron con éxito frecuentes contraataques en dirección de las alturas de Errnassat-Ezouni, envolviendo á un gran número de enemigos, destrozándolos, haciendo prisioneros y dirigiendo contra los fugitivos un tiro eficaz.

Hacia las ocho, el enemigo se encontraba en plena retirada, barrido por nuestra artillería, la cual persiguió á la artillería del enemigo, cuando ésta, al medio día, diezmada, cambió de posiciones. Sin embargo, advirtióse que numerosos grupos enemigos se reunían á cubierto, al Este de la casa Aronne. Fueron desalojados por un vigoroso ataque de nuestra ala izquierda y rechazados con pérdidas considerables.

Nuestras tropas tuvieron 61 muertos y 113 heridos. Se han contado más de ochocientos cadáveres de los enemigos. Si se tienen en cuenta los cadáveres que se han llevado al huir y los que han quedado en el valle, puede calcularse en 1.000 el número total de muertos entre los turcoárabes, con número proporcional de heridos.

Hemos hecho 41 prisioneros, entre ellos un jefe.»

Las condiciones de paz de Turquía

París, 20.

Asegúrase en los centros bien informados que las condiciones propuestas por Turquía para firmar la paz son las siguientes:

Cesión á Italia del litoral de la Tripolitania y de la Cirenaica ocupado efectivamente por las tropas, quedando el *hinterland* y un puerto bajo el dominio de Turquía. Un estatuto especial garantizará la situación de los musulmanes en el territorio costero cedido á Italia.

Esta solución ofrece interés, puesto que Italia considera como fuera de toda discusión que ella renuncia á la Cirenaica.

En los Círculos bien informados se considera esa solución con probabilidades de aceptación, y en los Círculos financieros estiman que esa aceptación es inminente.

A fin de tranquilizar la opinión otomana, los beligerantes firmarán simples preliminares de paz, estipulando cesen las hostilidades y la repatriación de las tropas turcas. La discusión del tratado de paz definitivo se dejará para más adelante.

Ghazi Mukht pachá, el Gran Visir, que desde el comienzo de la guerra ha recomendado una rápida solución del conflicto con Italia, parece que confía en el éxito; pero otros ministros parecen menos convencidos y piensan con temor en el efecto que la paz producirá en la opinión otomana.

El conflicto ferroviario

Preocupación en Cataluña.

Barcelona, 20.

Adviértese en la opinión pública gran preocupación, con motivo del conflicto que se avecina, pues ya está fuera de toda duda que la huelga estalla definitivamente en la fecha anunciada.

Los trenes llegan atestados de viajeros. Casi todos los veraneantes han regresado, y los que faltan por llegar vendrán antes del lunes, ante el temor de quedarse sin trenes.

Los muelles de las estaciones están abarrotados de mercancías, pues falta material ferroviario para la enorme cantidad que se ha aglomerado.

Contrastando con estas alarmas, las Empresas han dado hoy orden de que el día 22 empiecen á expenderse desde varias estaciones á la de Barcelona los billetes de ida y vuelta á precios reducidos, para las fiestas de la Merced, á las cuales acuden todos los años numerosos viajeros.

El próximo lunes se celebrará una Asamblea magna de ferroviarios, en la que, después de dar cuenta la Comisión de sus trabajos, se acordará el día de la huelga.

El acuerdo que recaiga se comunicará á las autoridades y á la Compañía.

Acuerdos de las Secciones.

Algeciras, 20.

Con motivo de varios acuerdos tomados en la última reunión celebrada por esta sección de ferroviarios, han empezado á darse de baja muchos socios de este Sindicato, molestos con la Junta directiva.

Aumenta el disgusto por haber ésta tildado de traidores á los ferroviarios de la sección catalana, negándoles la solidaridad en las presentes circunstancias.

Dícese que continuará la desbandada, por no sufrir las imposiciones del Sindicato, mangoneado por los socialistas.

***

Córdoba, 20.

Una Comisión de la Junta directiva de ferroviarios ha visitado las redacciones de los periódicos locales, facilitando copia del telegrama que dirigen á sus compañeros de Barcelona rogándoles que aplacen su actitud y pospongan sus peticiones hasta que puedan ir todos unidos al completo triunfo.

***

Valencia, 20.

Los ferroviarios del Central de Aragón no han podido hasta ahora tomar acuerdos por no estar legalmente constituída la Sociedad.

Se reunirán mañana para formarla, aprobar el reglamento y nombrar la Junta directiva.

Seguirán las inspiraciones del Comité Nacional.

***

Ciudad Real, 20.

Mañana celebrarán un mitin los obreros ferroviarios para acordar la actitud que deben seguir ante el conflicto planteado por sus compañeros de la red catalana.

Créese que resolverán en el sentido de considerarla improcedente é inoportuna.

En el Africa española

MELILLA

Función benéfica.—Boda indígena.—Otras noticias.

Melilla, 20.

En el teatro Reina Victoria se celebra ahora una función á beneficio de las víctimas de Bermeo, patrocinada por los generales Aldave y Ramos.

Se ha celebrado con gran pompa el matrimonio del fakir Allal Haon, hermano del cadí adicto Ab-el-Kader.

Asistieron unos seiscientos invitados, entre ellos los jefes y oficiales de los destacamentos cercanos, siendo obsequiados con gran esplendidez.

Ha fondeado el vapor «Cabañal», que no ha logrado comunicar con tierra por traer patente sucia.

Procede del puerto infestado de Casablanca y de los de Tánger y Saffi.

Han tomado el mando de los batallones de cazadores de Ciudad Rodrigo y Talavera los tenientes coroneles Palacios y Arjona.

CEUTA

Las obras del puerto.—El vapor «Sagunto».—Cruceros ingleses.

Ceuta, 20.

Ha llegado el remolcador inglés «Express», trayendo dos potentes grúas eléctricas para las obras del puerto.

El contratista de las mismas, D. Dámaso Arango, ha llegado, procedente de Madrid, habiendo conferenciado con el Sr. Villanueva.

Ha fondeado en este puerto el vapor «Sagunto».

A bordo de él iban ochenta moros, que embarcaron en Alhucemas con rumbo á Tetuán y que, á causa del temporal que reina, han tenido que desembarcar aquí.

A pesar del temporal de Levante que reina, hállanse maniobrando, frente á Cabo Negro, los cruceros ingleses «Rusell» y «Cornwall» y el cañonero «Mutine».

Este realiza sondeos en el río Martín.

El vapor costero «Telconia», que trabaja en el balizamiento de los cables que amarran con Tánger, ha entrado en este puerto, á causa del temporal.

Llueve torrencialmente.

TELEGRAMAS DE LA COSTA

Astixiados á bordo.

Cádiz, 20.

El vapor «Patricio Satrústegui», que llegó á este puerto ayer por la tarde, atracó al muelle Reina Victoria.

Abriéronse las escotillas por precaución.

A las dos de la madrugada, al sacar de las bodegas cueros y granos, el aire corrompido que salía de ellas produjo síntomas de asfixia en algunos obreros que se dedicaban á esta faena, determinando la caída de cinco de ellos.

Dos han muerto: José Mata, casado, y Francisco Millán, viudo. Los tres restantes se hallan heridos, dos de ellos graves.

Las averías de un torpedero.

Cartagena, 20.

En el dique flotante entró ayer el torpedero «Número 1» para serle arregladas las averías sufridas al tocar un bajo próximo al cabo de Palos.

Las roturas principales son las tres hélices, la del timón, la torcedura de los ejes y la abolladura de la bovedilla de popa.

Queda en el dique para reparaciones.

Centenario de las Cortes de Cádiz

Programa de los actos que han de verificarse durante los días 1, 2, 3 y 4 de Octubre de 1912.

Día 1.—A las nueve de la mañana, llegada de S. M.; á las nueve y media, *Te Deum*; á las diez y media, presentación á S. M. de las misiones extranjeras en la Diputación provincial, y acto seguido recepción general (desfile de autoridades, Corporaciones, etc.); á las doce y media de la tarde, inauguración de las obras del monumento; á la una, comida de cien cubiertos en el Ayuntamiento (banquete hispano-americano); á las tres, procesión cívica, con asistencia de S. M., Gobierno y demás invitados, con arreglo al programa aprobado; se disolverá en la plaza de San Antonio, precediendo el Himno patriótico, y á las nueve de la noche, velada hispano-americana.

Día 2.—A las nueve de la mañana, misa de campaña; acto seguido la parada y revista militar, con asistencia de los condecorados, destacamentos de los Cuerpos cuyas banderas y estandartes tengan la corbata de San Fernando y demás fuerzas marítimas y terrestres que dispongan los ministerios respectivos; á la una de la tarde, banquete militar de cien cubiertos en el Ayuntamiento; á las tres, concurso de «foot-ball»; á las nueve de la noche, certamen escolar, y á las diez, retreta militar.

Día 3.—A las once de la mañana, visita al Museo Iconográfico y monumentos históricos de la ciudad (una Comisión que se designará descubrirá la inscripción de la lápida conmemorativa en el sitio denominado La Cortadura) y visita al arsenal de la Carraca; á las tres y media de la tarde, «garden party» en el Parque Genovés, en honor de todos los presidentes de las Diputaciones, con asistencia de todas las representaciones nacionales y extranjeras, y á las nueve de la noche, velada parlamentaria en el Gran Teatro.

Día 4.—A las nueve de la mañana, despedida de S. M. para Jerez (en Cádiz este día fiestas de sociedad: gran baile en el teatro, festejos populares y comida para los pobres, cuya distribución hará la Comisión respectiva) y visita de S. M. á Jerez y Puerto de Santa María; á las diez, llegada á Jerez; á las diez y media, visita á la Exposición Vinícola y de Ganadería y Maquinaria agrícola; á las doce, almuerzo ofrecido á S. M. por el pueblo de Jerez; á las dos y media de la tarde, salida de S. M. para el Puerto de Santa María, donde, á las tres de la tarde, se verificará la corrida de toros, á la que se halla invitado Su Majestad, y á las seis, salida de S. M. para Madrid.

La Escuela Naval Italiana

(CONTINUACIÓN)

Es evidente que el sistema de reclutamiento, y más aún el de preparación de los oficiales, podrían considerarse excelentes en la época en que el motor principal, si no el único, era la vela; pero que respondían mal á las exigencias de los nuevos tiempos.

Presentaban, sobre todo, tres inconvenientes: 1.°, falta de una cultura general preliminar en los jóvenes alumnos, quienes por su profesión estaban llamados á convivir, tanto en Italia como en el extranjero, con las clases más elevadas é ilustradas de la sociedad, mientras que en la escuela el exceso de materias científicas y la amplitud de los programas de las materias profesionales impedían dar á esta cultura la atención necesaria; 2.°, la exagerada juventud á que los alumnos comenzaban sus estudios y que les impedía aprovechar por completo el caudal de enseñanza correspondiente á los primeros cursos; y 3.°, la excesiva extensión de los programas de ciertas materias que no tenían una aplicación directa al ejercicio de la profesión.

En distintas ocasiones se había pensado cambiar radicalmente el sistema. Al efecto los ilustrados jefes que desde el año 1888 fueron sucediéndose en la dirección de los estudios presentaron diferentes proyectos y también se hicieron algunos ensayos parciales cuyos resultados pudieron recomendar la reforma.

Ya en los años 1863 y 1864 la imperiosa necesidad de oficiales para la flota de la nueva Italia había obligado al ministro á abrir un concurso entre los que tuviesen el grado de doctor en Matemáticas y mecánica ó estuviesen próximos á obtenerlo, y á establecer un curso abreviado de doce meses á bordo de un buque de guerra. Los resultados de este corto ensayo fueron favorables, porque aun cuando algunos de los jóvenes admitidos tuvieron que dejar más tarde el servicio por falta de aptitud profesional, los demás se distinguieron por su habilidad, su ingenio y su valor científico, llegando á los más altos empleos. Con algunas excepciones los almirantes más renombrados de la Marina italiana en estos últimos diez años proceden de aquellos concursos extraordinarios; basta mencionar entre ellos á Bettolo, recientemente pasado á la reserva con vivo sentimiento de todos sus compañeros.

En los años entre 1886 y 1891 también se hicieron algunas admisiones parciales, para cubrir las plantillas, ó como medida experimental, en los cursos 2.°, 3.° y 5.° de la escuela.

Se exigía entonces á los candidatos, además de un examen complementario de admisión, el certificado universitario de haber aprobado las matemáticas, ó el de un liceo ó institución técnica.

De estos concursos, para proveer muy limitado número de plazas, salieron, no sólo buenos, sino excelentes oficiales.

Esto determinó al almirante Morin, cuando fué nombrado comandante de la escuela, á proponer, de nuevo, formalmente la reforma radical del establecimiento ya examinada y discutida por los comandantes precedentes, pudiendo realizar estos propósitos al ser nombrado, más tarde, ministro de Marina.

Desde 1894 se abolió el antiguo sistema de admisión y, desde 1896, las primeras condiciones que se exigen para ingresar en la escuela es haber obtenido la licenciatura de un liceo ó de un instituto técnico. La edad mínima es de diez y siete años; la edad máxima, diez y ocho.

Los años de estudio se redujeron de cinco á tres, suprimiendo por completo la enseñanza de literatura, geografía é historia (se introdujo en cambio un curso de historia naval), mientras se conservaron y aun se reforzaron los programas de las asignaturas científicas y profesionales. Se redujo el número de las campañas de instrucción á bordo; pero antes de obtener el nombramiento de guardia marina y terminados los estudios de la escuela, los aspirantes debían efectuar una larga navegación en un buque escuela. Se conservó, sin modificarlo casi, el curso complementario para los alféreces de navío. Se añadieron, por último, algunos cursos de especialidades, completamente profesionales, para los tenientes de navío (artillería, torpedos, etc.), y para los oficiales maquinistas se establecieron en la escuela cursos de perfeccionamiento.

La escuela, en una palabra, tiene todo el aspecto de un gran Instituto universitario, con gran satisfacción de la mayor parte de los oficiales y también del público, que vería con simpatía que se exigieran á los oficiales de Marina ciertos estudios secundarios declarados obligatorios desde hacía algunos años para la mayor parte de los oficiales del Ejército y que son indispensables aun para los que aspiran á los más modestos empleos civiles.

Pero al empezar los nuevos cursos, no faltaron las críticas de los marinos antiguos, que, aun convencidos como sus demás compañeros de la necesidad de una reforma, creían que el almirante Morin había ido muy lejos, y que los buenos resultados obtenidos en las convocatorias extraordinarias precedentes no eran suficientes para justificar el nuevo sistema de admisión. Deseaban, es cierto, que los oficiales poseyeran una cultura general más sólida y extensa; pero hacían observar que el título obtenido en las escuelas secundarias (especialmente cuando era suficiente una nota media anual de siete décimas para obtener dispensa de examen), no era siempre segura garantía de haber realizado seriamente los estudios. Quedaba el examen de ingreso; pero éste, en su parte literaria, se reducía á una simple prueba de composición en italiano, mientras que el examen escrito de materias científicas, matemáticas ó físicas, podía alejar del concurso á algunos jóvenes de verdadero valor y que habían hecho sus estudios clásicos, porque en estos estudios no se practican los anteriores ejercicios ó sólo por excepción se realizan.

Censuraban otros que se excluyeran ciertas materias de los programas, la Geografía, por ejemplo, que se descuida mucho en los Institutos y que es de la mayor importancia para los oficiales de Marina. Criticaban el hacinamiento de asignaturas científicas en el primer año de estudios y la amplitud de algunos programas que se habían conservado como estaban ó habían sido aumentados.

Dudaban, además, que los alumnos ingresados en la Escuela entre los diez y siete y los diez y nueve años, después de haber pasado su primera juventud expuestos á los peligros ó quizás entregados á la licencia de la vida más libre, pudieran plegarse á la disciplina y habituarse á la ruda y penosa vida de mar, que exige precisamente un cuerpo y un espíritu de un temple especial, sólo obtenibles por una constante y larga adaptación desde la edad más tierna.

La edad de admisión, he aquí la principal y más grande objeción de la cual se derivan otras como corolarios. Porque, si es cierto que las condiciones de la vida de á bordo son hoy muy diferentes de lo que eran en la época en que la vela dominaba, no está demostrado que puede obtenerse la adaptación á la vida y profesión marítimas con menos trabajo y menos tiempo. Existen, en efecto, tanto en los buques grandes como en los pequeños, en los torpederos y submarinos, multitud de servicios muy penosos que no es fácil puedan realizar los oficiales sin dificultad y sin esfuerzo, aun cuando dupliquen toda su buena voluntad, si no están habituados desde su infancia. Si algunas naturalezas excepcionales consiguen habituarse á una edad que no puede llamarse tierna, la inmensa mayoría necesita un esfuerzo demasiado grande que tiene que repercutir así en lo físico como en lo moral. Se hacía además la observación de que al salir de la Escuela entre los veinte y los veintiún años, y nombrados guardiamarinas después de un semestre de navegación, los oficiales llegarían á obtener los mandos que necesitan energía, viveza, vigor físico é intelectual á una edad en que estas cualidades empiezan á debilitarse.

***

Las observaciones de los críticos, por mucha autoridad que tuviesen, no fueron escuchadas, porque se atribuyeron al misoneísmo y á una excesiva simpatía por las tradiciones de la Marina de vela, y triunfaron los numerosos é importantes argumentos aducidos en favor de la reforma, y puede decirse que en 1898, después de un corto período de transición, la transformación de la escuela fué completa.

Pero no tardaron en oirse voces doloridas.

Ante todo, los programas de enseñanza, establecidos bajo el principio de que los alumnos sabían bien cuanto habían aprendido en las escuelas secundarias, no respondieron en apariencia á su objeto. En el primer año los alumnos tuvieron que cursar cinco asignaturas científicas: complemento de Algebra, Cálculo, Geometría analítica, Trigonometría y Química, sin contar la cosmografía y navegación, el francés, el inglés y el dibujo.

De aquí que aquellos jóvenes, sobre todo los procedentes de las escuelas clásicas, necesitaran efectuar un gran esfuerzo intelectual, un trabajo muy intenso y fatigoso, sin que este esfuerzo encontrase compensación ó descanso en el estudio de otras materias más agradables.

La exuberancia de asignaturas científicas, incompatible con el tiempo asignado á cada clase y con la repartición horaria de cada día, que comprendía, además, las horas destinadas á la instrucción militar y naval, á los ejercicios físicos, al paseo y á los recreos, resulta completamente evidente.

Sólo algunos alumnos de un temperamento excepcional y de inteligencia más despierta consiguieron algún provecho de aquellas enseñanzas; los demás, lo mismo que los alumnos admitidos según el antiguo sistema, consiguieron la aprobación en sus exámenes gracias á su esfuerzo de memoria, dejando á los examinadores en la duda de si habían asimilado bien y completamente las materias objeto de examen.

Menos graves, aunque siempre muy sensibles, aparecieron los inconvenientes de los siguientes años de estudio, en los que se halla el de las materias profesionales, como la navegación astronómica, la hidrografía, maniobra del buque, meteorología náutica, motores térmicos, etc. Aun en estos cursos, sin embargo, había que deplorar una excesiva confusión de materias, demasiados programas y un exagerado predominio de la teoría sobre la práctica.

No fueron estos solos los defectos. La cultura general tan alabada de los alumnos procedentes de los liceos é institutos apareció ser muy inferior á lo que había el derecho de esperar de los programas de dichas academias. Ya en los exámenes de admisión, á los cuales asistían distinguidos profesores de la Universidad, hubo que deplorar más de una vez que algunos candidatos, aunque, provistos de sus títulos de estudios, escribiesen en un idioma semibárbaro, cometiendo groseras faltas de Gramática y de Ortografía, y acusando la más vergonzosa ignorancia en cuantos puntos de Historia ó de Geografía se tocaron incidentalmente. Esos candidatos fueron, naturalmente, reprobados; pero aquella ciega confianza que algunos almirantes tenían en el valor de los títulos y certificados universitarios sufrió un rudo golpe. Otros aún más duros tuvo que padecer cuando ya en los cursos de la Academia hubo ocasión de comprobar que existían enormes lagunas en la cultura de los jóvenes, en la Geografía, por ejemplo, que los alumnos de las escuelas clásicas estudian poco y mal durante los primeros cursos y que abandonan totalmente en los últimos.

Es preciso añadir que aunque los candidatos fueron muchos durante los primeros años su número fué en seguida disminuyendo rápidamente.

Sea que el falso rumor de un rigor exagerado en los exámenes de admisión alejase á muchos jóvenes, sea que los programas de los estudios á realizar en la escuela naval parecieran muy recargados, bien porque la mejora de las condiciones económicas del país inclinase con preferencia á los jóvenes hacia otras funciones públicas menos penosas y mejor retribuídas, ó hacia las profesiones liberales, ó bien, en fin, porque los atractivos de la vida de mar parecían escasos al lado de las dificultades que esa vida impone, es lo cierto que desde 1898 á 1910 se pudo notar una disminución considerable y constante en el número de candidatos.

Ya en 1904, no habiendo podido completar el número de plazas pedido por el Ministerio, fué necesario abrir un concurso complementario en el mes de Octubre, en el que se llegaron á admitir candidatos que habían sido reprobados en los exámenes universitarios del mes de Julio.

Al mismo expediente, bien poco brillante por cierto, hubo que acudir en los años sucesivos, hasta que á partir de 1907 se suprimieron los exámenes de Agosto y se estableció un solo concurso anual en el mes de Noviembre. Se suprimió también, como consecuencia, el crucero preliminar que, según una disposición bastante oportuna, debía efectuar todos los candidatos á bordo de un buque escuela antes de comenzar el estudio para demostrar su resistencia física á la vida de mar.

Pero ni aun con este expediente, que bajo el pretexto especioso de conceder á los candidatos una corta preparación para el examen de entrada, abría las puertas de la escuela á los reprobados en el verano, se llegó á reunir el número de alumnos suficiente para las necesidades anuales, porque los exámenes de admisión, aunque no eran difíciles ni severos, y el reconocimiento médico, riguroso con razón, eliminaban siempre un gran número de concurrentes. De nada sirvió la concesión nada despreciable de sostener gratuitamente á todos los alumnos del primer año ni otras medidas que también se propusieron con el mismo objeto; el número de candidatos iba siempre disminuyendo.

Era evidente que existía el peligro para un porvenir más ó menos próximo de que las plantillas de oficiales quedasen incompletas, y era necesario remediarlo.

Por otra parte, muchos almirantes y comandantes de buques pedían una nueva reforma del sistema, y entre ellos muchos de los que habían animado al almirante Morín á abolir el sistema anterior porque tanto á bordo como en tierra habían podido comprobar que los jóvenes oficiales procedentes de la escuela con posterioridad á la reforma no respondían por completo á todas las necesidades indispensables para el buen servicio.

Salvo algunas muy honrosas excepciones, la aptitud marinera, el espíritu militar y la capacidad profesional de aquellos oficiales eran y son juzgados inferiores á los de los oficiales formados según el antiguo sistema.

Algunos servicios de guardia y de orden general, otros de vigilancia asidua y minuciosa sobre el material ó sobre la disciplina á bordo parecen hoy muy duros á los jóvenes que han cumplido, por término medio, los veintitrés años, mientras que antes eran desempeñados voluntariamente por jóvenes de diez y siete ó diez y ocho años; cierto hábito de observación, la presteza en la ejecución que los alumnos de otros tiempos adquirían sin darse cuenta durante las cinco campañas que muy jóvenes efectuaban, son cada día más raras.

De un modo absoluto nadie osaría afirmar que los oficiales nombrados después de 1900 hayan dado pruebas de incapacidad—algunos de ellos son ciertamente excelentes—, pero la convicción de un gran número de jefes y de generales es que los resultados de la reforma no han correspondido, desde el punto de vista marítimo, á las previsiones de los que más la habían preconizado.

El eventual retraso en la carrera sufrido por los oficiales en los últimos años aconsejaban también la vuelta en parte al antiguo sistema. Basta considerar que entre los alumnos salidos de la escuela entre 1888 y 1892, muchos de ellos obtuvieron el empleo de guardia marina á los diez y siete años y el de alférez de navío á los diez y ocho y fueron promovidos á tenientes de navío á los veintidós años, y ahora á los cuarenta son ya capitanes de fragata ó están muy próximos al ascenso. Por el contrario, los alumnos salidos de la escuela por el nuevo sistema de 1903 son hoy todavía, después de ocho años, alféreces de navío, y cuando hayan llegado al grado inmediato, tendrán que esperar aún, sabe Dios cuántos años, para poder mandar un torpedero, lo que requiere un vigor físico y una vivacidad de inteligencia que van disminuyendo después de los treinta años.

(*Continuará.*)

De San Sebastián

Las regatas.—Nuevo gentilhombre.—Dice García Prieto.—El regreso de la Corte.

San Sebastián, 20.

Acompañado de los príncipes D. Raniero y D. Felipe, fué esta mañana el Rey en automóvil al Club Náutico y después de tomar la hora del Jurado y conversar con los *yachtmen* se trasladó en un bote al balandro «Dóriga», pasando el patrón de éste, D. Javier Peña, al «Giralda II», del Rey, y cambiando asimismo las tripulaciones de los dos yates.

Los príncipes Felipe y Raniero pasaron al «Hispania», para seguir desde él la regata.

Comenzó á las diez y media la regata entre los balandros «Dóriga», patroneado por el Rey, y «Giralda II», patroneado por D. Javier de la Peña.

El recorrido era de cinco millas. Había viento suave del Nordeste y mar bella.

Se adelantó el «Giralda», y el «Dóriga» permaneció estacionado unos minutos por insuficiencia de viento; pero después emprendió la marcha magistralmente.

A los balandros siguieron todos los del Club.

Era tan grande el interés en esta regata, que en el Club no quedó un solo «yatchman»; todos estaban en el mar siguiendo las regatas.

Al pasar frente á la primera boya, el «Giralda» llevaba de delantera dos minutos y veinte segundos, faltando al «Dóriga» un minuto.

Como el Rey tenía que resolver algunos asuntos en Palacio, se desistió de seguir el «match».

El vapor remolcador del puerto se acercó al «Dóriga» y en un bote se trasladaron á aquél los príncipes Felipe y Raniero, y con éstos desembarcó el Rey, y á las doce y media, en automóvil, se trasladaron á Palacio.

Después del despacho con el ministro de jornada, el Rey recibió al conde de Romanones, al ingeniero de Minas D. Alfonso del Valle, á D. Carlos Levirón y, por último, á una Comisión de la Junta del Centenario de San Sebastián, que fué á pedirle protección para las fiestas que se celebrarán el año que viene.

Con el ceremonial de costumbre se celebró en la Mayordomía de Palacio el acto de tomar juramento del cargo de gentilhombre de Su Majestad el cónsul de España en Bayona, don José García Acuña. Recibió el juramento el jefe superior de Palacio, marqués de la Torrecilla, y actuó de secretario el oficial de la Mayordomía Sr. Gomiz.

El Sr. García Acuña pasó después á cumplimentar á los Reyes.

En el ministerio de Estado se celebró la última recepción diplomática de la jornada. Asistieron á ella los embajadores de Francia, Italia y Rusia y los encargados de Alemania é Inglaterra.

El Sr. García Prieto desmintió la noticia que publica un periódico sobre la combinación diplomática. Desmintió asimismo el supuesto proyecto de entrevista entre el Rey y el presidente de la República francesa en las obras del túnel de Canfranc.

El Rey salió á las siete de la tarde, guiando un automóvil, en dirección á la frontera.

Los príncipes D. Felipe y D. Raniero iban en otro. Llegaron á Biarritz, tomaron allí el té y á las ocho estaban de regreso en Palacio.

La Reina no salió en todo el día de Miramar. El príncipe de Asturias y sus hermanos pasearon por la carretera de Ulia.

Han comenzado los preparativos para el regreso de los Reyes. Se han transmitido ya las órdenes para la vigilancia de la línea férrea por la Guardia civil y los miqueletes. Estos, en cuanto los Reyes salgan de Miramar, abandonarán el palacio, dando por terminado su servicio.

A las seis de la tarde recorrerán las calles tres bandas de música, que luego se situarán en los sitios de costumbre para tocar la Marcha Real al paso de la comitiva regia.

En el trayecto de Miramar á la estación se dispararán cohetes y chupinazos. Una comisión del Ayuntamiento subirá á Miramar con la anticipación necesaria para acompañar á las personas reales.

En la estación estará la Corporación en pleno, con maceros.

Extranjero

Boda de una archiduquesa.

Viena, 20.

Esta mañana se ha celebrado en la capilla del castillo de Wallsee, en presencia del Emperador y de los individuos de la familia Imperial, el casamiento de la archiduquesa Isabel Francisca con el conde Waldburg.

La Mongolia y el Thibet.

Pekín, 19.

El ministro de la Guerra ha declarado en la sesión secreta del Consejo que el Gobierno se opondrá enérgicamente á toda agresión contra la Mongolia interior; pero que aceptará las condiciones de Rusia en lo que se refiere á la Mongolia exterior. Todo ello con la esperanza de asegurar á tal precio la adhesión de la Mongolia á la República.

En cuanto al Thibet, el primer ministro interino ha manifestado que el Gobierno está dispuesto á establar negociaciones sobre este asunto con la Gran Bretaña, partiendo del mantenimiento del «statu quo».

Los jesuitas.

Berlín, 20.

Según informaciones de la *Gaceta de Colonia*, los obispos prusianos han solicitado la derogación de la ley acerca de los jesuitas.

Cruceros ingleses.

Copenhague, 20.

La primera escuadra de cruceros de la Home fleet britannique, compuesta de los cruceros acorazados «Lion», que lleva la insignia; el «Indefatigable», el «Invincible» y el «Inflexible», al mando del contralmirante Lewis Bayle, ha llegado ayer á este puerto. La travesía desde Cristianía ha sido excelente.

Los barcos ingleses han sido saludados por gran número de navíos. La escuadra británica ha cambiado los saludos reglamentarios con la flota rusa, el yacht imperial ruso y el yacht «Victoria and Albert», que se encuentran en esta rada.

Contra la guerra aérea.

Ginebra, 20.

En la conferencia que se celebró esta noche en la Unión Internacional se aprobó por mayoría de votos una proposición prohibiendo quese utilicen los aeroplanos y dirigibles como elementos de combate.

Marinos rebeldes.

Berlín, 20.

Según noticias de Sebastopol, recibidas por el *Lokal Anzeiger*, las autoridades han descubierto un nuevo complot á bordo de varios buques de guerra.

El Comité directivo del movimiento estaba formado por diez y seis clases y marineros del crucero «Panjatj-Mercurio».

Todos ellos han sido presos y se les juzgará por un Consejo de guerra.

El general Caneva.

Roma, 20.

El Rey Víctor Manuel ha firmado un decreto nombrando generalísimo del Ejército italiano al general Caneva.

Bajas turcas.

Roma, 20.

Noticias de Derna confirman que los turcos tuvieron más de 1.000 bajas en el combate sostenido anteayer, y en el que fueron rechazados.

Birs-Babel

Dice un escritor moderno que la obra más colosal y más interesante que se encontró en Babilonia es la ruina situada sobre la ribera derecha del Eufrates, á doce kilómetros de Hillah, en el punto llamado Borsippa. Los árabes dan áquella ruina el nombre de Birs-Nemrod, torre de Nemrod, según una tradición antigua conforme con la Biblia, que atribuye á aquel poderoso cazador la fundación de la Babilonia. Se la descubre desde una distancia de doce leguas, y forma un rectángulo exactamente orientado, de ciento diez metros de circuito, y cuya menor altura actual es de diez y ocho y la mayor de sesenta y cinco, levantándose sobre este primer cuerpo un contrafuerte de ocho metros de ancho por diez de alto.

Mr. Rich, que fué el primero que estudió estas ruinas, no titubeó en declarar que pertenecían á un monumento compuesto de pisos en disminución, formando espiral, y que era, á su modo de ver, el templo de Bel, de que habla Herodoto.

Después de un atento examen, míster Laydar se asoció á esta opinión, y practicadas nuevas excavaciones por el coronel Rawlison, desapareció toda duda sobre el carácter del edificio: lo que queda en pie es el resto de los cinco ó seis pisos de la torre de Bel; los demás, juntamente con el templo que les servía de remate, se hallan convertidos en escombros.

Mr. Rawlison, familiarizado con las ruinas asirias y babilónicas por largos años de trabajo, reconoció á la simple inspección de la albañilería las dos grandes épocas de la historia de aquel monumento la de su fundación, contemporánea de la de Babilonia, y la de su fundación y conclusión en tiempo de Nabucodonosor. También descubrió que dicha torre presentaba los siete colores de los siete planetas.

M. Vigouroux designó desde luego este monumento con el nombre de Torre de Babel, y la mayor parte de los asiriólogos toman muy por lo serio averiguarlo, despreciando las burlas de los volterianos.

En el trabajo del mencionado escritor se examina detalladamente esta cuestión; se evocan antiguas tradiciones caldeas conservadas por Abydeno, Alejandro, Polhistor y el Talmud de Babilonia; se discute desde el punto de vista filológico una inscripción de Nabucodonosor, encontrada en el mismo edificio; y demuestra que si es con razón impugnado el sentido de ésta por los sabios es sólo en sus detalles, y no en su parte esencia. Concluyendo con este lenguaje del monarca, corroborado por la tradición caldea, no permite dudar que la torre de Borsippa, la cual declara Nabucodonosor haber levantado de sus ruinas, sea verdaderamente la Torre de Babel.

«Nabucodonosor, dice aquella inscripción, el rey de Babilonia. el servidor del Rey eterno, el reconstructor de la pirámide y de la torre, á la cual está unido el recuerdo más antiguo de Borsippa, la torre de las leguas, fué edificada por su rey... que no pudo concluirla. Los hombres la habían abandonado después de los días del diluvio, profiriendo palabras en desorden.»

Mr. Schrader, á pesar de calificar de leyendas los relatos bíblicos, reconoce que la leyenda de la torre de Babel debe hallarse relacionada con un monumento que realmente debió existir y que este monumento debió ser la torre de Borssippa.

Mr Kaulen es del mismo parecer, y Mr. de Cahmpagny, en un artículo publicado en el periódico *La Correspondencia* en Agosto de 1877, se muestra tan convencido de ello, que exclama: «¿Qué decir ahora de la torre de Babilonia, sino que nosotros los modernos hemos visto... que este Birds Nimrud es realmente la torre de Babel?»

Entrega de diplomas

A las once de la mañana, y en el salón de actos de la Escuela Superior de Guerra, se han entregado á los capitanes de las diversas Armas y Cuerpos, que han terminado las prácticas, el diploma de aptitud para el servicio de Estado Mayor.

Presidió el acto el jefe del Estado Mayor Central, general González Parrado, asistiendo los generales Linares, Barraquer y Cevallos.

Los nuevos diplomados pertenecen á la 12.ª promoción de la Escuela.

El general Cevallos dió lectura á la Real orden que acredita la aptitud de los citados alumnos, y el general González Parrado entregó los oportunos diplomas y pronunció un elocuente discurso enalteciendo el acto y agradeciendo al general Linares su asistencia.

Este dedicó también palabras de elogio á la labor de la Escuela Superior de Guerra, y de aliento á la juventud que acude á sus aulas á fomentar la cultura de nuestro Ejército.

Después de esto se dió por terminado el acto.

La huelga ferroviaria

Anoche salieron para Barcelona, en previsión de próximos acontecimientos, dos compañías de Telégrafos, y esta tarde ha salido asimismo, en tren militar, para Zaragoza el batallón de Ferrocarriles.

Notas políticas

El presidente.

Esta mañana marchó á su finca de Otero el Sr. Canalejas para recoger el resto de su familia, que había quedado allí.

Esta noche regresará á Madrid.

En Gobernación.

Por la causa arriba indicada no vimos hoy al presidente.

El ministro de la Gobernación nos recibió amablemente, como siempre, y confirmó las noticias ya conocidas acerca de la próxima huelga.

El Sr. Barroso recibe muchos telegramas de los gobernadores civiles, diciéndole que las secciones de ferroviarios de las respectivas provincias telegrafían á

sus compañeros de Barcelona rogándoles que aplacen la proyectada huelga hasta que el Comité Central decida en vista del resultado de las gestiones cerca de las Compañías.

De ida y vuelta.

Ha llegado á Madrid el conde de Romanones, que se propone regresar mañana á San Sebastián, después de conferenciar aquí con el Gobierno acerca de la actitud y aspiraciones de los alumnos de la escuela de Ingenieros.

De todas partes

Conspiradores portugueses.

Vigo, 20.

Han sido llevados á Fafe los 20 conspiradores que fueron condenados anteayer por el Tribunal marcial de Celorico de Basto, donde aun continúan haciéndose detenciones.

El Juzgado de Túy instruye sumaria por dos artículos publicados el lunes y ayer en el diario local *La Integridad*, referente á sucesos aquí ocurridos durante el internamiento de conspiradores.

Se instruye sumario por desacato á la autoridad por medio de la imprenta.

¿De qué tratará el documento?

Valencia, 20.

Esta mañana se presentó el concejal republicano Sr. Marco Jimeno en el arbitrio de la carne para exigir á un empleado que le entregase cierto documento.

El empleado se negó á ello, al principio, de un modo rotundo; pero ante la ostentación de autoridad hecha por el concejal, y temiendo que su negativa le costara el empleo, iba á entregar el documento cuando alguien le avisó que no podía darlo sin orden expresa del alcalde, é insistió en su negativa el funcionario.

Furioso entonces el concejal, quiso arrebatar por la violencia el codiciado papelito, sin conseguirlo tampoco, pues el empleado supo defenderse.

El Ayuntamiento entiende en este asunto, que ha producido gran revuelo en la opinión.

Accidente de automóvil.

Bilbao, 20.

Esta noche chocó en el pueblo de Lemona con un tranvía un automóvil de la matrícula de Bilbao, y del que es propietario D. Juan Orturar.

En el automóvil iban el dueño del «auto», su esposa y el mecánico Carlos Munitu.

El choque fué violentísimo y fatal. Carlos murió en el acto; el Sr. Orturar resultó herido, y herida también de gravedad su esposa.

Este coche fué el que atropelló hace poco tiempo á dos mujeres del barrio de la Peña, las que murieron á consecuencia del accidente.

Monumento á Saavedra.

Tarragona, 20.

Ha llegado una Comisión de los centros comerciales hispano-marroquíes, y ha tratado con el alcalde de la organización de los trabajos que deberán llevarse á cabo para levantar un monumento á Eduardo Saavedra.

El acto de la colocación de la primera piedra revestirá gran solemnidad, y asistirán el general Polavieja, presidente de la Comisión, y otras personalidades.

Huelga de mineros.

Oviedo, 7.

Por haber sido despedidos algunos obreros de las minas La Hullera Española, se reunió anoche el Sindicato Minero de Mieres y acordó ir á la huelga.

Esta mañana salieron Comisiones para comunicar el acuerdo á los obreros hulleros. El Sindicato envió una comunicación á los Comités para ponerse de acuerdo con ellos acerca de la fecha del paro.

Sociedad coral.

Coruña, 20.

Con motivo del traslado á Galicia de los restos del insigne músico Veiga, ha surgido la idea de crear en esta región una Sociedad coral, á semejanza de las existentes en Cataluña y las Vascongadas.

Esta idea, que ha expuesto en Mondoñedo el abogado D. Gerardo Doval, ha sido acogida con gran simpatía, y se cree que pronto se hará práctica.

Militares autores.

Cádiz, 20.

Por la compañía Palma-Reig se ha estrenado en el teatro Principal una obra patriótica, en tres actos, titulada «Iberia». Cuyos autores son el coronel de la Guardia civil don Eduardo González Escandón y el teniente coronel de Ingenieros D. Fernando Navarro.

Los autores fueron llamados á escena al final de cada acto, obteniendo la obra un ruidoso éxito.

Relevo de fuerzas.

Melilla, 20.

Sin novedad se han efectuado los relevos de los batallones de Talavera y Chiclana en las posiciones de El Harcha, Taurirt y Hamet Uiad Ganem, regresando las fuerzas relevadas á Yadumen.

Los Cazadores de Ciudad Rodrigo han relevado á los de Tarifa en la posición de Atlatbukadur.

Han llegado en el correo de hoy los generales Aizpuru y López Herrero.

Procedente de Chafarinas ha fondeado en este puerto el «Extremadura».

Los alumnos y el centenario.

Cádiz, 20.

El general Luque ha negado que vayan á las fiestas del centenario de Cádiz los alumnos de las Academias militares.

A pesar de la negativa, el alcalde de aquella población insiste en la petición, recordando que en circunstancias análogas asistieron á las de San Fernando.

Información de Guerra

Cruces.

Se concede la del Mérito, blanca, con pasador del Profesorado, al comandante de Infantería D. Rogelio Chirveches.

Gratificaciones.

Se concede la de 1.500 pesetas anuales al capitán de Artillería de la primera sección de la Escuela de Tiro D. Francisco Valledor.

Reemplazo.

Pasa á dicha situación el oficial segundo de Intendencia D. Francisco Amorena Lanzas.

Concurso.

Se abre un concurso para la elección de obras de «Geografía universal», «Historia general» y «particular de España» que servirán de texto para los exámenes de ingreso en las Academias militares.

Residencia.

Se autoriza para fijarla en La Coruña al general de brigada en reserva D. Abelardo Arce Baul.

Ayudante de campo.

Se nombra del general de la octava división al capitán de Artillería D. Luis López Morales.

Profesorado.

Se anuncia una vacante de primer teniente de Infantería en la plantilla del Colegio de Huérfanos de la Guerra por separación de ella de D. Victoriano Jareño Hernández.

Comisiones mixtas.

Se nombra vocal de la de Tarragona al médico primero D. Luis Saavedra.

Destinos.

A la Dirección General de Carabineros, el coronel D. Adolfo Uselete de Ponte.

Mañana publicará el *Diario Oficial* la relación de los oficiales de Caballería y Artillería destinados como alumnos á la Escuela de Equitación sin causar baja en sus Cuerpos.

Designando cuatro médicos primeros para que asistan al curso de Radiografía y Radioscopia en el Hospital militar de Carabanchel.

Destinos de capellanes castrenses.

Africa.

Mañana se publicará también una circular dictando reglas para la reclamación de cuotas de reenganche de los voluntarios de Africa. Otra sobre la extensión á la campaña de 1911 de la medalla de 1909.

Noticias

Ha sido pedida la mano de la bellísima señorita Conchita Lescura para D. Antonio Teijero.

Ayer se efectuó el enlace de nuestro querido compañero el redactor-jefe de *La Mañana*, D. Arturo Alvarez, con la distinguida y bella señorita doña Carmela de Lafuente.

Fueron padrinos de la ceremonia la madre de la novia, doña Segunda Abalo, y el director de *La Mañana*, D. Luis Silvela.

Como testigos asistieron el marqués de Mondéjar, D. Luis Miller y D. Juan Alonso.

La concurrencia fué muy distinguida.

Deseamos que jamás se interrumpa la felicidad de los nuevos esposos.

«Caza y Pesca».

Esta notable y simpática Revista que edita la Asociación General de Cazadores y Pescadores de España, domiciliada en Madrid, Bolsa, 10, publica en el núm. 33, entre otros interesantes trabajos, los siguientes artículos: Del recreo de la caza y sus ventajas, por S. M.—La Asamblea general de cazadores y pescadores, por C. Tejado.—Nuestra unión es necesaria, por L. Martín.—Por los cazadores, por E. Illá.—La decadencia de la caza, por J. Morales de Peralta.—Junto á la hoguera: El buen maestro, por Luisillo Santorcaz.—De pesca: ¡Cómo se pierde una riqueza!, por Sedal.—Las palomas domésticas, por Ramiro Molina.—Cosas que pasan, por B. Balbuena.—Cosas de Lugo.—De caza, por Incógnito. — Los monopolios, por Luis A Sancho.

Precio de suscripción: trimestre, 2 pesetas; año, 7 pesetas.

El cuadro de Viniegra.

Hoy será enviado á Cádiz el cuadro de Viniegra titulado «La promulgación de la Constitución de 1812».

Entre otras ilustres personalidades, ayer estuvieron á ver esta hermosa obra de arte el ex presidente de la República Argentina, señor Figueroa Alcorta, y el Sr. Moret, á quien acompañaba el subsecretario de Instrucción pública, D. Natalio Rivas.

Todos prodigaron los mayores elogios al Sr. Viniegra.

Comunicaciones marítimas.

El día 11 de Octubre se reunirá la Junta creada para organizar y fomentar las comunicaciones marítimas.

Se ocupará, entre otros asuntos, de las comunicaciones entre los puertos de Alicante y Argel y los de Oriente.

La temperatura de ayer.

Máxima á la sombra, 17,7 grados, y mínima ídem, 13 ídem.—Cielo cubierto.—Grado medio de humedad atmosférica, 89 por 100. Barómetro, 705,68 milímetros.

TEATROS

La próxima temporada.

La compañía que dirigen los eminentes actores María Guerrero y Fernando Díaz de Mendoza empezará sus tareas en el teatro de la Princesa del 14 al 19 de Noviembre.

La compañía es la misma que actuó el año pasado, con algunos elementos más, muy valiosos por cierto.

Salón Regio.

Terminadas las obras de embellecimiento y ampliación de la sala, hoy abrirá sus puertas este bonito salón, convertido en un teatro cómodo y confortable.

El género que cultivará la inteligente Empresa que lo explota será el cinematógrafo de arte, con buena música, cantantes y coros. Dos importantes estrenos, «El genio desvalido», triunfos y dolores del inmortal compositor Beethoven, con la adaptación musical de fragmentos de sus principales obras, y «El circo ambulante», sensacional película de más de 1.600 metros, son los primeros que ofrece la Dirección, así como las actualidades Gaumont, que darán á conocer á las señoras las últimas modas de París y Londres.

Con este programa, auguramos á la Empresa una buena campaña.

Cervantes.

Mañana domingo, en sección de tarde, á las cuatro y media, se celebrará en este teatro una gran función, poniéndose en escena la notable comedia en dos actos, de Martínez Sierra, titulada «Canción de cuna», y la graciosísima comedia, también en dos actos, titulada «Matrimonio civil».

Por la noche, á las diez, en sección sencilla, la comedia en un acto, de Muñoz Seca y Pérez Fernández, titulada «Coba fina», y á las once, en sección doble, «Canción de cuna».

Escuela Naval

Véase el anuncio en cuarta plana de la Academia Condo.

El cartel para hoy

APOLO.—A las 7, Juegos malabares.
A las 9 1/4, La cocina.
A las 10 1/4, El mal de amores.
A las 11 1/2, Las mujeres de Don Juan.
CERVANTES. — A las 10 (sencilla, Coba fina.
A las 11 (doble), Canción de cuna (dos actos).
CÓMICO. — (Compañía Prado-Chicote). — A las 6 1/2 (doble), La reina del Albaicín (dos actos).
A las 10 1/2 (doble), La reina del Albaicín (dos actos; doble).
ESLAVA.—A las 7, Soldaditos de plomo.
A las 10 1/2, Princesitas del dollar.
NOVEDADES.—A las 6, El hambre nacional.
A las 7 1/4, La montaña de oro.
A las 9, Almas bohemias.
A las 10 1/4, El amor que huye.
A las 11 1/2, El golfo de Guinea.
MARTIN.—A las 7, El pobre Valbuena.
A las 9, 1/4, Los Camarones.
A las 10 1/4, Enseñanza libre.
A las 11 1/4, El reino de los frescos.
LATINA.—A las 6, Perfecto Caballero.
A las 7 1/4, La reina mora.
A las 9, Ruido de campanas.
A las 10 1/4, ¡Ese es mi hermanito!
A las 11 1/2, La Golferancia.
BARBIERI.—(Comp. Julio Ruiz).—A las Los trasnochadores
A las 8 1/4, Las estrellas.
A las 9 1/2, Molinos de viento.
A las 10 1/2, Viaje de primos.
A las 11 1/2, El bombero.

COLISEO IMPERIAL.—(Concepción Jerónima, 8).—Dos grandes secciones de películas, de 6 1/2 á 1/2 y de 9 1/2 á 12 1/2.—Últimas novedades de las principales marcas de Europa y América.

CINE HISPANO FRANCÉS (Flor Baja, 24). El mejor y más barato de los conocidos.—Entrada permanente de 6 á 12 1/4.—La última serie empezará á las 10 3/4.—Martes y miércoles no feriados, funciones populares á 10 céntimos entrada general.—Los jueves laborables, los niños cinco céntimos.

EL POLO NORTE (Puerta de Atocha). — (Compañía ecuestre, gimnástica, acrobática, cómica y musical, bajo la dirección de D. Cándido Bárcena).—Secciones á las 9 y 10 1/2.—Cinematógrafo.

PALACIO DE PROYECCIONES (Fuencarral, 142.—Secciones todos los días, de 6 á 8 1/2 y de 8 á 12. Exhibición de cuentas novedades se crean en cinematógrafo. Estreno de películas á diario.

ROMEA.—De 6 1/2 á 8 1/2 y de 9 1/2 á 12 1/2, sección continua de cinematógrafo. — Cambio diario de películas.

Estrenos de las más importantes fábricas extranjeras.—Butaca, 30 céntimos.

ESTANQUE GRANDE DEL RETIRO.—Todos los días, de 6 de la mañana hasta anochecido, pintorescos Paseos en vapores, canoas tandems y bicicletas acuáticas y barca) de remo y vela.

SALÓN MADRID.—Todos los días, de 6 y de 9 1/2 á 12 1/4, programa admirable; las mejores películas.—Estreno y cambio diario.—Nueve puertas y grandes ventiladores. Temperatura agradabilísima. Butaca, 30 céntimos.—Sección continua.

GRAND PARK (Alberto Aguilera, 60).—El recreo más cómodo y fresco de Madrid.—Elegantes butacas y sillas.—Magnífico cinematógrafo.—Sociedad distinguida.—Concierto por bauda militar.—Sorteo de regalos de juguetes y décimos de lotería.—Entrada al parque, céntimos; los niños, 10.—Los de moda, visra

TRIANON-PALACE (Alcalá, 20).—Cinema artístico.—Sección continua de cinematógrafo de 6 de la tarde á 12 de la noche.—Programa variado cada día con las últimas creaciones de las mejores casas.

Precios populares.

CINE HISPANOFRACAIS (Flor Baja, 24).—Elegante salón. Exhibición de sensacionales películas. Sección continua, de 6 á 12 1/4.

LO RAT-PENAT (Valencia, 8).—Todos los días sección continua de cinematógrafo, de 6 1/2 á 8 1/2 y de 9 1/2 á 12 1/2.—Los domingos y días festivos, secciones desde las 3 de la tarde.—Los jueves, en la sección de las 6 1/2, egalos de juguetes á los niños.

CIUDAD LINEAL.—Todos los días, de 7 de la tarde á 12 de la noche, kursaal, campeonato lucha grecorromana; Circle sving, africas dip, tiro al blanco y restaurant.

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

Usad para escribir limpio la máquina "YOST„-No tiene cinta.
Enseñanza de mecanografía. - Exposición y venta. - 4, Barquillo, 4.

Biblioteca del DIARIO DE LA MARINA (64)

UN MARINO DEL SIGLO XIX

ó

PASEO CIENTÍFICO POR EL OCÉANO

POR

D. P. de Novo y Colson.

Norte en dirección NE. por encima de los contraalisios, como corriente superior hasta el paralelo de 30 grados ó calma de Cáncer.

—Eso es.

—Al llegar á este paralelo desciende, toma el nombre de alisio, y corre hasta el ecuador, donde choca, se eleva y penetra en el otro hemisferio siguie corriendo por encima del alisio SE., y descansa un momento en la calma de Capricornio.

—Muy bien; ¿y entonces?

—Entonces esta misma columna de aire desciende de nuevo, y rozando la superficie del mar con el nombre de contra-alisio del Noroeste, alcanza el polo Sur... y donde se detiene quizás.

—No, señor; aquí se hallará en un punto de convergencia, en otro nodo atmosférico, y la columna ascenderá como lo hizo en el ecuador, emprendiendo una ruta análoga hasta regresar al polo de donde tuvo origen. Ya tienes, según te decía, una idea de la circulación general atmosférica; pero estas leyes que con tal simetría reparten los vientos se hacen de difícil comprensión é inspiran poca fe al profano que las observa desmentidas por la práctica, cuando en una travesía le soplan vientos diversos, y ni por rareza los prefijados por estas leyes. ¿En qué consiste? ¿Por qué donde debe hallarse de continuo la brisa NE., por ejemplo, se encuentra entablado otro viento durante muchos días y semanas y hasta meses? ¿Por qué donde sólo deben reinar los alisios del SE., el viento divaga á veces de uno en otro cuadrante? ¿Dónde están, pues, los vientos generales y constantes? Si no lo son, ¿por qué se les llama así?

—En efecto, querido tío; esos son argumentos muy naturales que deben ocurrírsele á cualquiera que sólo conozca sobre la teoría de los vientos, lo que hasta ahora me habéis explicado.

—Sin duda, Edmundo. Así, pues, añadiré en qué consisten esas llamadas aberraciones de los vientos generales. Como la atmósfera es un fluido en extremo sutil, se muestra sensible á toda causa y obedece á cualquier agente que accione sobre ella. Las cordilleras de montañas coronadas de nieve, los terrenos infecundos y arenosos, los bosques y pantanos, las estepas y desiertos afectan á la atmósfera, ya con las emanaciones que exhalan los unos de gases inflamables, ya los tros con dilataciones y contracciones sucesivas, hijas de sus diversas temperaturas, originando la desviación de masas de aire para formar con ellas vientos locales efímeros ó periódicos ó variables ó regulares; tales son las brisas matutina y vespertina, los terrales, el *sammun* de Arabia, el *chamsan* de Egipto, las monzones, el harmatan, etc. La influencia de las tierras sobre los vientos la tenemos bien justificada analizando los alisios. Nadie ignora que la zona donde sopla el NE. es mucho menos ancha que la ocupada por el SE. ó alisio del hemisferio austral, y éste...

—¿Pero no me habéis dicho que ambos comienzan en los paralelos de 30 grados y terminan en el ecuador?

—Sí.

—Entonces, ¿cómo no son del mismo ancho?

—Porque al decirte que se encuentran en el ecuador, no he significado que fuera exactamente á los o grados de latitud. Ahora, precisando sus límites, te diré que la calma ecuatorial ocupa una zona variable con la declinación del Sol, cuya posición media como resultado de sus oscilaciones es de 8° al 12° Norte.

—¿Al Norte?

—Sí, siempre sobre el ecuador... excepto en la primavera, que empieza en 5° Sur. Pero en todo lugar y tiempo, la brisa del NE. abraza menos campo que la del SE.

—Y esta diferencia, ¿á qué se atribuye?

—A la circunstancia de hallarse en el hemisferio boreal todos los mayores desiertos del globo, cuyas arenas abrasadoras enrarecen la atmósfera y alteran su equilibrio. Para establecer este equilibrio, grandes masas de aire pertenecientes á la brisa del NE. se destacan y proceden, empobreciendo á esta brisa. En cambio en el otro hemisferio, desprovisto de tierras, su viento análogo conserva íntegra su velocidad y fuerza, é invade el hemisferio boreal, no siendo contrarrestado hasta algunos grados sobre el ecuador.

—Y esas columnas de aire que se destacan del alisio ¿corren superficialmente hasta el vacío que deben llenar?

—Sí.

—¿Luego cada una será un cierto viento que soplará en la región de los constantes?

—Es claro.

—¿Y por tanto, estos vientos son para el navegante que los halla en su camino como un mentís á la teoría de la circulación general?

—Pues.

—Pero ellos serán también de corta duración y muy locales.

—O no. Ya te he dicho que algunos reinan durante varios meses sin interrupción y en extensión de millares de leguas.

—Entonces no lo comprendo.

Prohibida la reproducción.

IBARRA Y COMPANIA
SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastín, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Traosa, 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 Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 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.

Julián Pescador

Sastrería Militar y Paisano.
Rambla de Santa Mónica, 9, 1.º
BARCELONA

Especialidad en los uniformes de la **Marina de guerra y Compañía Trasatlántica**. Grandes rebajas y economías para las clases subalternas. Impermeables á medida y trajes y abrigos para señoras y niños.

¡OJO! Los mejores médicos aconsejan á sus enfermos para curar herpes, sífilis, llagas en las piernas y garganta, dolor en los huesos, eczemas, manchas, escrófulas, granos, caspa, grietas en las manos, sabañones, almorranas, etc.

EL MEJOR DEPURATIVO DE LA SANGRE

Jarabe VERDU Demulcente

Pomada curativa VERDU (Curación externa.)

Depósito é instrucciones: 22, ESCUDILLERS, 22, FARMACIA :-: Barcelona.

DE VENTA EN MADRID: Farmacia Gayoso, Arenal, 2.

ESCUELA NAVAL MILITAR
Academia Condo.—Plaza del Rey, 6.

Preparación para la convocatoria de 1913 y sucesivas, con inclusión de asignaturas del bachillerato que se exigen. Clases particulares y colectiva á cargo de antiguos preparadores de la Armada. Pídase reglamentos.

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 Aarrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Scheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rapido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España) fabrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knet, para proyectiles; polígonos 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 brasileño; «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; «Mikasá», 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 «Triumpli». 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; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue» 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; «Amohitrite», 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 construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japón», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

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: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 27 Marzo, 24 Abril, 22 Mayo, 19 Junio, 17 Julio, 14 Agosto, 11 Septiembre, 9 Octubre, 6 Noviembre y 4 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore, Iloilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes ó sea: 23 Enero, 20 Febrero, 19 Marzo, 16 Abril, 14 Mayo, 11 Junio, 9 Julio, 6 Agosto, 3 Septiembre, 1 y 29 Octubre, 26 Noviembre y 24 Diciembre, directamente para Singapore 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 27 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Genova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasordo en Puerto Méjico, así como para Tampico con trasbordo en Veracruz.

Línea de Venezuela Colombia.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 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 Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, 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 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; empredendo 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 Peuínsula 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.

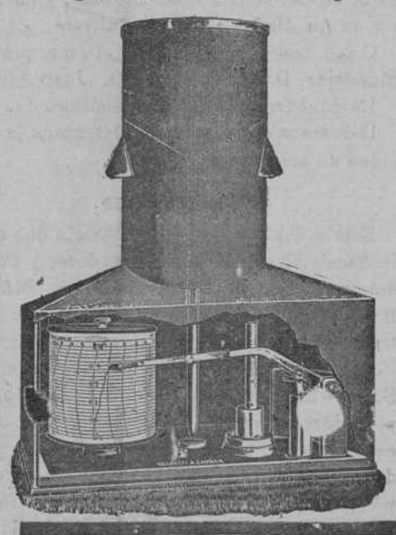
Servicios Comerciales.—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

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 con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

J. DALMAU MONTERO, S. en C.



Barómetros, Migrómetros, Termómetros, Anemómetros Gemelos de teatro y de campaña, Aparatos de física, Cintas, Metros, Niveles de todas clases, Estuches de compases, etc.

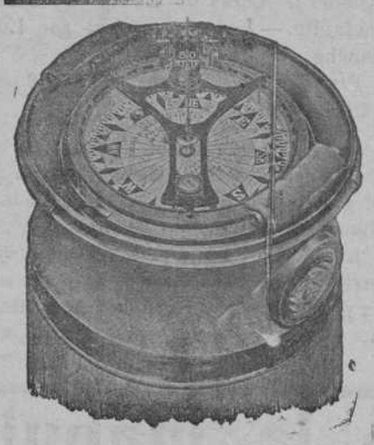
—o—

Fabricación y reparación de aparatos de medida eléctrica.

—o—

Ronda Universidad, 20
BARCELONA
Fuentes, 12 (junto á Arenal)
MADRID

Antigua Casa Rosell
FUNDADA EN 1837



SUCESOR
R. ALSINA Y AMILS
Plaza Palacio, 13, Barcelona
Teléfono 2.512

Instrumentos de precisión para Ciencias, Artes, Marina, Industria

Observación de cronómetros y compensación, á bordo, de los compases THOMSON (Kelvin) á cargo de personal competente.

Representantes exclusivos de la casa
KELVIN JAMES WHITE de GLASCOW

AL EJÉRCITO ESPAÑOL

FÁBRICA DE ARTÍCULOS MILITARES

de **Hijo de B. Castells** (Genaro)

CASA FUNDADA EN 1834

Despacho: Escudillers, 17.–Fábrica: Ferrer de Blanes, 6 y 8 (Gracia)

BARCELONA

GALONERÍA, CORDONERÍA, BANDERAS Y ESTANDARTES

UNIFORMES para DIPLOMATICOS, Administración, Ordenes Militares y Civiles, y toda clase de bordados en oro y plata.

ESPECIALIDAD en CONDECORACIONES nacionales y extranjeras, MEDALLAS, DISTINTIVOS y VENERAS para Corporaciones, Ayuntamientos, Academias, Concursos, Exposiciones y Sociedades sportivas.

SABLES, ESPADAS, BOTONES y demás objetos de metal.

Construcción de correajes, mochilas y roses.

Hilo y materiales para bordar, de oro y plata finos.

Sastrería de la Armada
DE
JOSÉ MULERO
MAESTRO PROCEDENTE DE APOSTADERO

Confecciona toda clase de uniformes, con especialidad para la MARINA.
Se arreglan toda clase de prendas al nuevo modelo.
Trajes de paisano desde 75 pesetas.
Se admiten géneros para toda clase de prendas.

MAYOR, 34.–Entrada: San Felipe Neri, 2, entresuelo.–MADRID

Taburetes de hierro comprimido

Estos muebles no son más pesados que los de madera, siendo sin embargo de una resistencia mucho mayor. Para el servicio en la Marina como en el Ejército son los más á propósito.

VENTA EXCLUSIVA — Guanfrey — BARCELONA :-: TRAFALGAR, 25

Pistolas automáticas **Victoria**

Calibres 6,35 y 7,65

Arma de trabajo mecánico muy notable, de absoluta solidez, de extraordinaria precisión.

Eduardo Schilling (S. en C.)

MADRID — Alcalá, 14 | BARCELONA — Fernando, 23 | VALENCIA — Paz, 13

Librería y Tipografía Católica

Colección F. T. D.—Libros de enseñanza.

NUEVA EDICION.—**Geografía atlas** *ó nuevo curso de Geografía general Segundo grado para uso de colegios de primera y segunda enseñanza, de las escuelas especiales, Institutos, etc.*

En los primeros capítulos se estudia la geografía astronómica, la física, la política y la económica: sigue el estudio de cada parte del mundo, y el más detallado y completo de Europa. De España estudia la geografía física, la etnográfica, la histórica, la política, la descriptiva y con muy particular extensión la económica: dedica un capítulo á las colonias españolas y otros á los diversos ramos administrativos. Ilustran la obra, haciéndola lo mejor en su género, 4. mapas policromados, de ellos tres de Asia, tres de Africa, cuatro de América, tres de Europa física, el de cada una de las principales naciones europeas y doce de España, mereciendo mención especial el agrícola, el industrial y el de vías de comunicación. También el de las nuevas posesiones de España en Africa. Un volumen en 8.º mayor, contiene 82 páginas de geografía general y 56 de particular de España. Precio, 5,50 pesetas.

Edición especial para América, sin la parte de España, 4 pesetas.

DIRIGIRSE Á
D. Miguel Casals.-Pino, 5. Apartado 231.
BARCELONA

EL SIGLO XX
Fuencarral, 6, Madrid

Aparatos para luz eléctrica : : Vajillas de todas las marcas :: Cristalerías :: Lavabos y objetos para regalos.

Diario de la Marina

PRECIOS DE SUSCRIPCION

Madrid: Un mes, 1,50 ptas.; trimestre, 4,50; semestre, 9; año, 18.

Provincias: Trimestre, 5 pesetas; semestre, 10; año, 20.

Unión postal: Año, 60 pesetas.

Extranjero: 70 pesetas.

Número suelto: 5 CENTIMOS

ANUNCIOS

Estos deben ser por lo menos para tres meses; tomándolos por seis ó por un año se hará una bonificación del 5 y 10 por 100, respectivamente.

Los cobros se hacen siempre *anticipados* y directamente por esta Administración.

Los pagos en valores declarados, giro mutuo ó postal.

Los señores anunciantes que por la índole especial del reclamo sólo desearen el anuncio por un mes ó días determinados, se insertarán á razón de 0,15 pesetas línea sencilla en cuarta plana.

Comunicados ó informaciones á precios convencionales.

MIGUEL GALVEZ
Cruz, núm. 1.—Madrid.

Compro toda clase de sellos fiscales de Fernando Poo, Guinea y Elobey, desde 1898 á 1907, nuevos ó usados.

También compro toda clase de sellos para coleccionar.

Dirigir muestras con precios.