

DIARIO DE LA MARINA

Sexta época.—Año XXXIII

Sábado 2 de Marzo de 1901

Número 2

EL DILEMA

«O la Marina es necesaria para la vida nacional, y en ese caso debe ponerse en condiciones dándole todos los recursos precisos para que preste su servicio de modo eficaz, ó es inútil, y entonces debe ser disuelta, evitando onerosa carga a la Nación.»

Estas fueron las palabras que ayer pronunció el Sr. Ramos Izquierdo, ministro dimisionario de Marina, en una entrevista celebrada con uno de nuestros redactores.

Debemos decirlo: ésta es el modo de pensar unánime de cuantos visten el botón de ancla, á quienes se les va cansando la paciencia de ser traídos y llevados por esa política nefasta que ha hundido la Nación y trata de desahogar sobre la Marina la odiosidad, que sólo aquella merece.

Si han fracasado todos los prestigios militares, se debe á la ineptitud de los políticos, que á fuerza de descaeritos les privaron de todos los medios de éxito; pero que luego, arteros y cobardes, han lanzado sobre el Ejército y la Marina todo el peso de la culpa y rehuído la responsabilidad, que la Nación invadida por el marasmo de un pesimismo entervante y demoleador, no ha tenido energía para hacer efectiva.

Todo está corrompido; en nadie se cree, en nadie se confía, todo es mentira y farsa; ni hay Gobierno, ni Cortes, ni Administración, ni enseñanza, ni moralidad; hasta el patriotismo se ha perdido. ¿Cómo puede haber Ejército y Marina?

Si en momento solemne, en aras del amor á la Patria, la Armada, acallando todo interés particular, poniendo de lado el espíritu de clase, se ha dejado calumniar y sufrido paciente disminuciones y reformas, al ver hoy que no se trata de darle vigor y vida, sino simplemente de destruirla, su actitud principia á ser distinta.

Ella, más que nadie, desea reorganizarse, y acepta en este sentido los procedimientos más radicales con tal de poder ser útil á una nación que para vivir tiene que ser forzosamente marítima.

Lo que no se puede tolerar es que se la calumnie y se la veje; que en pleno Parlamento, los mismos que se lucraron con comisiones y agencias por la compra y construcción de barcos inútiles y costosos que, apenas inutilizados, han tenido que venderse á precio veinte veces menor, sean los que censuren su administración y rebajen su presupuesto.

Tanto más, cuanto que ellos son los que sostienen los gastos que la Marina tiene en establecimientos inútiles que radican en el litoral en tierra, que contra la voluntad de los marinos existen, sin provecho, pero que viven parásitos del presupuesto, amparados por la política y el caciquismo omnipotente.

Cuando en 1887, por la ley de construcción de la escuadra, se anticiparon 171 millones de pesetas á cuenta del propio presupuesto de Marina, ésta manifestó claramente que no existiendo en la nación la industria de construcción naval, debían hacerse los buques en el extranjero, á fin de que fuesen de verdadera utilidad. Pero la política predominó, y sin pararse en barras, contrató la construcción de la escuadra en España, recargando notablemente el precio de los buques en la cantidad necesaria para que pudiesen antes establecerse los astilleros particulares, que, desprovistos de toda experiencia, dieron el resultado que era de esperar.

En otra nación, dirigida por una política más seria, al proponerse implantar en el país la industria naval, necesaria á todo país marítimo, que debe tener recursos propios, hubiera comenzado por crearla con protecciones y auxilios independientes de la Marina de guerra, y preparándola para empezar por lo más fácil, ó sea la construcción de los buques de menor tonelaje de la Marina mercante; sólo cuando en su progreso hubieran acreditado ya su experiencia, entonces sería cuando, para arraigarlas sin peligro alguno, las hubiera encomendado la construcción de los buques de combate modernos, que exigen un adelantamiento industrial de que en absoluto carecíamos.

¿Qué ha sucedido? Que el tiempo se ha encargado de rectificar aquel disparate, que los astilleros que principiaron construyendo sin experiencia cruceros blindados, hoy la están adquiriendo en la construcción de los buques mercantes y arraigando en el país. Citamos este hecho, de donde dimanó gran parte de nuestras desdichas, como una de las pruebas de los daños que á la Marina causó la ineptitud política. Sin embargo, aún se echa en cara á la Marina la malversación de los 171 millones de pesetas del anticipo para escuadra.

Basta ya. Aquí hemos de discutir cuanto á la Marina se refiere. Nuestro programa es doctrina positiva; bueno ó malo, es un plan, y ninguno, que sepamos, ha salido hasta ahora de ningún estadista español, pues aunque son varios los que aspiran á dirigir el ramo, han obtenido el doctorado en la materia sólo por ideas de censura, pero no de reconstrucción.

Creemos en este punto inspirarnos en las ideas de la Armada, y las palabras vertidas por el contralmirante Sr. Ramos Izquierdo nos lo corroboran; ó sea la vida de la Marina ó sea la nada; esto es el dilema, pues no se puede resistir más tiempo en tan vergonzosa situación.

Las mareas en Marzo de 1901

Grandes mareas, del lunes 4 mañana, al sábado 9 mañana. La más fuerte, nueve décimos de la gran marea media, el miércoles 6, tarde.

Después, del martes 19, mañana al domingo 24, tarde; la mayor, pasado de la gran marea media, el viernes 22, mañana.

La marea del domingo 24, mañana, será precisamente una gran marea media.

Debidas mareas del martes 12 al sábado 16 tarde. La más débil del tercio de una gran marea media, el jueves 14, tarde. Después, del martes 26 tarde al domingo 31 mañana. Las más pequeñas, casi los dos quintos de una gran marea media el jueves 28, mañana y tarde.

MILLONES AL AGUA

Un agente alemán.—Tres buques mercantes por 20,000,000 de pesetas.—La Administración de Marina rechaza la compra.—El ministro de Ultramar hace la compra sin intervención de la Marina en 38 millones.—Lo que dijo El Siglo Futuro.—Un consúl americano califica los barcos adquiridos como basura.—Los marinos protestan de la compra.—Cuentas del Gran Capitán.—El yacht Giralda.—Punalada trapería á las entrañas de la Patria.—Veinticinco millones de pesetas.—Compra de artillería Barba Azul.—Vergonzosa adquisición.—En cambio se rechazan compras de acorazados.—Será Moret ministro de Marina?—Silencio de los marinofobos.

Muy poco antes de la declaración de guerra de los Estados Unidos á España, se presentó en esta Corte un agente extranjero que ofreció al entonces ministro de Marina, general Bermejo, tres trasatlánticos y un yate por el precio aproximado de 20,000,000 de pesetas.

Estos buques fueron justa y honradamente desechados por la administración de la Marina, por caros, inútiles para los fines que se deseaban y también por el enorme gasto de sus máquinas, pues dos de ellos consumían cerca de 300 toneladas de combustible en las veinticuatro horas para poder andar 18 millas.

Y sin embargo, esos trasatlánticos, ese yate, perfectamente inútiles para la guerra marítima, eran los que después figuraron en las listas de nuestra Armada con los nombres de *Rápido*, *Patriota*, *Meteoro* y *Giralda*.

¿Cómo pudo ocurrir esto? Muy sencillo. El Sr. Moret, que desempeñaba por aquel tiempo la cartera de Ultramar y condesa á Cuba la autonomía *relevo*, fué el encargado (él mismo se dió el encargo) de gestionar y realizar la compra de aquellos vapores, sin intervención alguna de la Marina de guerra—en la bonita y muy *relevo* suma de treinta y ocho y pico de millones de pesetas.

Y no fué porque faltase alguien que le previniese del ruinoso negocio, para el Estado se entiende; ese alguien, fué el digno general Bermejo.

Del sobreprecio que resulta de la comparación de las antedichas cifras con las que daremos más adelante, nadie mejor que el Sr. Moret podrá dar razón, y si hicieran falta más antecedentes, no sería difícil los proporcionamos, según *El Siglo Futuro*, cierto comisionista alemán reclutó hoy día en una casa de Orotava, á donde le llevó un negocio desgraciado para él, pero afortunado para otros.

La compra de los lujosos cascajos fué última en Hamburgo, sin más intervención que la de un comisionado del ministerio de Ultramar, un alto empleado de cierta casa naviera y un marino dependiente de la misma casa. Naturalmente, para nada se contó con las comisiones oficiales de la Marina militar, residentes en Francia y en Alemania, que el Estado sostiene con el exclusivo objeto de contratar, gestionar, reconocer y recibir todo el material naval que se adquiere en aquellos países. Es verdad que esas comisiones, compuestas de hombres tan peritos como de estrecha conciencia, jamás habrían aceptado ni suscrita la realización de ese negocio, al que iremos despojando de sus sombras en el curso de este artículo.

Los opulentos afectados citados, que calificó de *basura* el consúl norteamericano en Hamburgo, fueron... comprados, hay que repetirlo muy alto y pesá á quien pese, en contra de la opinión del honrado contralmirante Bermejo y de los pocos marinos que tuvieron conocimiento de la atentatoria adquisición que se proyectaba.

Como nada hay más convincente que la abrumadora elocuencia de los hechos y de los números, diremos, sin temor á ser desmentidos, que el ministerio de Ultramar abonó en el mes de Mayo ó en el de Junio de 1898, las cantidades siguientes:

Por el <i>Rápido</i> y el <i>Patriota</i>	460,000 libras esterlinas
O sea en pesetas, á 60 la libra que costaba entonces.	23,000,000 de pesetas.
Por el <i>Meteoro</i>	200,000 libras esterlinas.
O sea en pesetas, al mismo precio anterior.....	10,000,000 de pesetas.
Por el <i>Giralda</i>	86,000 libras esterlinas.
O sea en pesetas, al precio anterior.....	4,300,000 pesetas.

Total: 37,300,000 pesetas, que, con los gastos auxiliares de reformas, armamento, traída de los buques á Cádiz desde Hamburgo (menos el *Giralda*), seguros marítimos y repatriación de las tripulaciones alemanas, ascendió á **pesetas 38,800,000**.

En la cuenta anterior hay un detalle que pone el *Luz*. El yate *Giralda*, nuevo, costó 60,000 libras esterlinas, ó sean 2,800,000 menos de lo que pagó el ministerio de Ultramar por el mismo yate usado. ¿A dónde irían á parar esos 180,000 duros?

El ilustre canonista, Sr. Montero Ríos, colega político del Sr. Moret, que echaba á todos los españoles el asesinato de Meco, debe saber también la participación que tuvo cada cual en el crimen, y por lo tanto en esa adquisición, que representa una palanada trapería dada en las entrañas de la Patria.

¿Quiéren conocer nuestros lectores la cantidad que fueron revendidos los vapores *Rápido*, *Patriota* y *Meteoro*? pues en menos de ocho millones de pesetas, lo que supone un quebranto para el empobrecido Erario español de unos 25,000,000, tan sólo en los tres buques citados.

Penas y repugnancia nos causa el verídico relato que hacemos sin desmayos ni flaquezas, ante la conciencia nacional, ante la vindicta pública.

Pero aun no ha acabado todo.

En la misma forma se compraron, sin intervenir tampoco el ministerio de Marina, los si-

guientes objetos que llegaron al arsenal de la Carraca e 16 de Julio del mismo año 98 en el vapor alemán *Johanna Ochsner*:

«Once cañones de 15 centímetros, de zunchos largos, construidos en 1878; once más, de 15 centímetros, de zunchos cortos, construidos en 1870. Estas veintidós piezas son anticuadas y estaban desechadas ya por el Gobierno alemán.»

Veintidós montañas de corrodora, para plaza, anticuadas como los cañones, y que tampoco han podido utilizarse.

Seis mil seiscientos granadas ordinarias y seis mil seiscientos cargas únicas *que, como los cañones y montañas, no han podido tampoco ser utilizadas.*

Ocho cañones de 10.5 centímetros, de tiro rápido, construidos en 1894, con sus respectivos montañas de giro central y dos mil doscientos cartuchos de granada ordinaria.

Este material, único bueno adquirido entonces, no pudo utilizarse por haber llegado demasiado tarde á poder de España.

Seis cañones de 10.5 centímetros, para plaza, construidos en 1887, con seis montañas de corrodora, mil doscientas granadas ordinarias y mil ciento treinta y cuatro cargas únicas. Material, todo él anticuado, propio, cuando más, en sus tiempos, para artillería de plaza, ó inadecuado para servir á bordo.

Diez mil setecientos diez espoletas de precisión Krupp, para todos los calibres, y ocho mil setecientos ochenta estopines de fricción Krupp para los dos calibres.

Ignoramos lo que habrá abonado el Ministerio de Ultramar por esta nueva y tenebrosa compra de deficientes y anticuados cañones modelos 1870 y 78 y cureñas ó montañas propias para las baterías de plaza y casi inaplicables á las de a bordo.

Esta adquisición, tan vergonzosa como la de los buques, aunque de menor cuantía, resultó, á no dudarlo, redonda de un lado y puntiaguda del de la Marina.

Y mientras se adquiría por enormes sumas tanta inutilidad, no se aprovecharon las proposiciones que llegaron á formularse por algunas casas extranjeras, para la compra de los cruceros acorazados *O'Higgins* y *Garibaldi*, de 7,000 toneladas y otros tres de 5,000, pertenecientes al Gobierno griego.

Y si esto ha hecho el Sr. Moret sin actuar de ministro de Marina más que *in partibus*, ¿qué haría si algún día llegase á serlo en propiedad? Se abren las carnes sólo de pensarlo.

¡Pobre Marina!
¡Pobre Patria!

¡Qué desdicha para el prestigio y el crédito naval de esta infortunada nación!

Pero no: esto no puede ni debe ocurrir, ni ocurrirá seguramente.

El Sr. Moret, ni l veces más funesto que Godoy sin tener como éste que buscar su salvación asído á los arzones de las sillas de los caballos de los Guardias de Corps, donde debía de estar en un rincón de su hogar, llorando de estar en un rincón de su patria, ó hacer todo lo posible por morir de pesadumbre, como le ocurrió á sus compañeros de gabinete los generales Bermejo y Correa.

¿Por qué nada dicen ante el Parlamento los marinofobos Maura, Cobian y Suárez Inclán á propósito de las hazas administrativas nacales del Sr. Moret, mientras un día y otro atacan dura é implacablemente á la quizás imperfecta, pero siempre inmaculada administración de la Marina militar?

¿Qué se les ocurre ante los bochornos acabados de señalar, á los energúmenos que dan á su palabra el rutilo del doble para regatear á los militares de mar y tierra sus miseros sueldos y emolumentos, que titulan desvergonzadamente *prebendas*?

Y precisamente los que más tienen que callar al haber enriquecido el vocabulario del argot político con la ya célebre y degradada frase de *la crisis de las cartillas*, son los que más injurian á los Institutos armados; que si alguna crisis hicieron fué la de hacer correr su sangre á torrentes en los momentos que otros huían como mujeres á ocultarse en las legaciones extranjeras, ó preparaban con sus maños de estetas las banderas blancas ante la aproximación de la escuadra de Watson.

Conversaciones de Puerta de Tierra.

Al decir de un periódico, el Sr. Silvela anda de puerta en puerta brindando paces y solicitando concordias.

—Tarde viene.
—¿Quién sabe!
—Yo lo sé: Silvela ha caído para no levantarse jamás.

—¿Mucho decir es eso!
—¿Mucho? Fíjese usted en que hasta el serafico Azeárraga ha manifestado sin el menor rebozo que D. Paeo ha cometido un grandísimo error.

—¿Cuál?
—El de abandonar el Poder en Octubre último.
—Es verdad... tejada que lleva el gato...

—¿Ha leído usted el escrito de Romero Robledo sobre la crisis?
—No.
—Es sabroso. Le dice á la Reina que «rechaza la condición de *paria* á que le quieren reducir los partidos actuales.»

—¿Qué genial es este antequerano!
—Y dice más; que esta crisis «afecta directamente al régimen, á la monarquía constitucional.»

—Y contra Silvela ¿ha dicho algo?
—Todo lo imaginable... pero entre líneas.

Afirma el *Heraldo* que no hay quien admita la probabilidad de un Gobierno de los llamados de concentración.

—¿Por qué?
—Muy sencillo... «porque no contaría con el concurso del Sr. Silvela.»

—Desde luego... nadie cuenta con él.

Dentro del terreno de las conjeturas, cree un diario de la noche «que la Reina intentará apurar alguna solución conservadora.»

—¿Quizá! Pero existe un inconveniente.
—¿Cuál?
—Que cada minuto que pasa se hace más imposible la concordia entre los elementos vaticanistas de la extrema derecha y los genuinamente conservadores de la extrema izquierda.

—Justamente...
—Por eso conceptúo difícil que ese intento prevalezca.

—Sin embargo,

—Desengáñese usted... para resolver la crisis actual hace falta...
—¿Qué?
—Mucho mano izquierda.

—¿Ya decía yo!
—¿Qué?
—Que eso de que D. Práxedes no quiere el Poder es pura faja.

—¿De veras?
—¿Ya lo creo! Veá usted lo que escribe *Le Journal des Debats* llegado ayer: «A pesar de su edad, el Sr. Sagasta, jefe del partido liberal, está dispuesto á encargarse de la dirección de los negocios públicos.»

—Al revés que Silvela.
—¿Cómo! Silvela rechaza el poder?
—¿Qué disparate! Lo que quiero decir es que así como D. Práxedes está dispuesto á aceptarlo, Silvela está *indispuesto*... con todo el mundo.

El *Imparcial* pide hoy «barajas nuevas» para continuar el juego político.

—Es inútil.
—¿Por qué?
—Porque ya se le ha conocido el juego.

—¿Zambomba!
—¿Qué pasa?
—¿Una friolera! Veá usted cómo cierra hoy *El Liberal* su primer artículo: «La tragedia que comenzó con la pérdida de nuestro imperio ultramarino, tendrá muy pronto fatídico y estrepitoso desenlace.»

—¿Caracoles! ¿Será eso una amenaza?
—No, señor... es algo peor.
—¿Por?
—Es una profecía.

El estrano de *Electra* ha producido en Figueras un entusiasmo delirante.

—¿Qué cura!
—Al terminar la obra, los espectadores, «medio alcoholados», lanzaban gritos de «¡abajo la reacción! ¡muera los jesuitas!»

—Pero, ¡qué populares son estos clericales!

Arrimando el ascua á su sardina, dice un diario fusionista:

«Cuanto imparcial y serenamente juzguen de los acontecimientos, tienen que votar por la subida del partido liberal.»

—Eso será, como dijo el poeta, según el color del cristal con que se mire.
—No comprendo.
—Los únicos que votaran por la subida del partido liberal serán los silvelistas.

Ahora resulta que «todo lo que aquí se ha dicho sobre nivelación y *superavit* es una verdadera ficción.»

—¿Qué desengaño!
—Nada más fácil que bajar números.

—¿De modo que, según eso, no hay más remedio que resignarse á que sigan los despilfarros económicos?
—Eso es.
—Pues... paciencia y *barajar*.

El Emperador de Rusia acaba de enviar, como alto testimonio de su gratitud, al médico que le ha asistido durante el curso de su última y reciente enfermedad, un cheque.

—¿Caramba!
—Un cheque... de 500,000 francos.
—¿Vaya una esplendidez!
—No sé de qué se asombra usted. Yo conozco un cliente que paga muchísimo mejor á sus galenos.

—¿Quién?
—España... y eso que nunca la curan.

Entre las condiciones que se ofrecen al poder moderador para elegir, en el actual conflicto político, la *menos mala*, según un diario fusionista de la noche, «la preferible es la de los liberales.»

—No es mal sastre el que conoce el paño.

De *El Liberal*:
«A nadie se oculta la imposibilidad de que el Sr. Silvela vuelva á encargarse de los negocios públicos, sin riesgo evidente para el orden y para la Patria.»

—Pero señor, este D. Paeo me va resultando...
—¿Qué?
—Un pararrayos á la inversa.

Marina extranjera

Inglaterra.

El contratorpedero *Mimidon* ha hecho una primera prueba de tres horas en Portsmouth el 1 de Febrero, desarrollando una fuerza de 6,623 caballos, 379.5 revoluciones por hora y velocidad media de 30.23' por hora, siendo el promedio de la velocidad en seis veces de recorrida de la milla medida, de 30.52'

En el mismo puerto quedará pronto entregado otros dos buques semejantes, construidos en los mismos astilleros de Palmer, en Harrow-Tyrie.

En Whale-Island acaban de hacerse las pruebas de unas planchas de blindaje para las casamatas de los acorazados, construídas por la casa Armstrong, según el sistema Krupp. Tienen un espesor de 152 milímetros y una superficie de 2,44 por 1,83 metros.

La plancha probada aguantó cuatro disparos con proyectil Holzer de 45* k, en cañón de tiro rápido de 152 milímetros sin la menor señal de defecto ni faja. Las velocidades iniciales han variado entre 600 y 615 metros hasta la explosión del proyectil.

Después siguió el quinto disparo, dirigido al centro, presentando el mismo resultado.

Deseario el Almirantazgo averiguar el tiempo que necesitan los buques de combate para proveerse del carbón que debe llenar sus carboneras, se han hecho pruebas en la escuadra, resultando que el acorazado *Mars* ha sido el que ha hecho su provisión de carbón en menos tiempo. Las 1,070 toneladas reglamentarias las recibió y estivo en cinco horas y cuarto, ó sea á razón de 203.8 toneladas por hora.

Después siguió el *Majestic*, á razón de 200.5 por hora, y, por último, el *Prince Georges*, á 187.7, en el mismo espacio de tiempo.

Entre las atracadas y salidas de los cargaderos emplearon unas siete horas por término medio.

Personal de la Marina mercante

Una de las más satisfactorias obligaciones que se ha impuesto cumplir fielmente y sin valediciones ni desmayo nuestra independiente publicación, es la de defender en toda ocasión y como fin predilecto, los intereses y porvenir de las desamparadas clases marítimas.

En esta parte nuestro, fuera del litoral, no existe noción exacta del elemento líquido del globo, entre la mayoría de sus habitantes; ya porque no les interesa gran cosa, y aún más, porque la falta de instrucción, carencia de comunicaciones y apatía natural, amortiguan los deseos de familiarizarse con lo desconocido y hasta la más vulgar curiosidad innata en todo individuo.

No conociéndose el mar, menos tiene ya de particular el desconocimiento de los usos, costumbres, tendencias y modo de vivir de los naturales de los puertos y playas, más ó menos habitados del litoral; y cuenta, que en apoyo de estos conocimientos han contribuido eficazmente, aunque de soslayo, los tan populares trenes botijos y los más ó menos apócrifos bañistas, que, estandarte al frente, los aprovechan en sus excursiones veraniegas.

No negaremos que los que no han tenido esa dicha merecen alguna disculpa; pero para que no suceda así «en adelante, daremos á conocer, á todos, lo que son los habitantes de la costa y su más probable destino.

En los pequeños puertos ó playas habitadas comparten el tiempo sus moradores entre las faenas agrícolas y las industrias marítimas más primitivas, especialmente la pesca, que ayuda en gran parte á su alimentación.

A medida que la población aumenta y se desarrollan las necesidades, á compás del aumento de riqueza, van esas mismas industrias transformándose; y á la pesca con la caña ó currican sustituye el palangre, la red de playa, la de alta mar y arrastre, adquiriéndose en la ya creciente población ó construyéndose en aquellas playas las embarcaciones que para los nuevos artes se necesitan.

Un paso más, y aquel rústico pescador se transforma en marinerito de travesía, embarcando en los pequeños buques de esbotaje, desde sus primeros años como muchacho, luego como paje y por último de compañero; y cuando llega á esa calificación, tiene ya admisión como timonel ó gaviero en cualquier buque que se presenta, y opción al sueldo máximo estipulado en la localidad ó puerto de embarque.

El compañero que por su continuación en un buque y por la buena conducta ó inteligencia demostradas se hace apreciar del contramaestre ó oficiales, es elegido guardián ó pasa de contramaestre á otro buque, estando ya en disposición de prestar un examen oficial y obtener su título de contramaestre mercante, última aspiración del marinerito, á la que llegan los menos.

Los jefes y oficiales de esta honrada y sufrida clase de marinería, hasta hace relativamente poco tiempo, salían de ella misma, ganándose á fuerza de trabajo, ahorros y perseverancia, lo suficiente para instruirse gradualmente y adquirir los nombramientos oficiales de terceros, segundos, y hasta primeros pilotos de América y todos los mares, y logrando muchos de ellos labrarse una modesta fortuna, obteniendo el descanso de la vejez; y dejar asegurado el porvenir de sus familias, después de haber mandado buques durante muchos años.

Ese es el origen y base de la importantísima carrera de pilotos, que ya los hijos y descendientes de los que tanto sufrieron por poseerla, la obtienen y obtienen asistiendo á Institutos provinciales en los que se cursaban las asignaturas de Cosmografía y Pilotaje, ó en escuelas especiales como la de San Telmo, que se dedicaban á este ramo especial de enseñanza, primero en general y luego exclusivamente para marinos.

Ese segundo origen de los pilotos, como el primero, es, aunque no tan meritorio, muy merecedor de aprecio y pública estimación, extensivos á toda la gente del mar, desde el capitán del primero de nuestros trasatlánticos hasta el último patrón de pesca, y desde el primer contramaestre de aquellos al último muchacho que gana un *quilon* en la menor de nuestras traileiras ó barcos de pesca.

¡Pilotos! no nos cansemos de repetir el nombre. Ese sinónimo de hombre sufrido, comedido, sereno y prudente, que en todos los actos de su vida suele obrar con las mismas precauciones que cuando recala á una costa desconocida después de largos días de navegación, sin seguridad en su cronómetro, y muchas veces guiado por un plano extranjero del que escasamente llega á darse cuenta si no lo comprueba con el plano español. Hombre que pasando su vida á bordo, apenas si disfruta de la vida de tierra, de la que se ve privado la mayor parte del tiempo, lejos de su familia y de su hogar; ese es digno, sí, de toda la benevolencia y consideración, que tanto se le ha regateado hasta hace poco tiempo.

Contráenos con ellos el compromiso de ocuparnos de su integración en un estado social que tan de derecho les corresponde, y no dejáremos en nuestro propósito hasta que lo hayamos conseguido por completo.

A su turno trataremos del historial de tan benemérita clase, limitándonos hoy á dar idea suya, tal cual se halla instituida, y por fortuna en mejores condiciones de las que hemos alcanzado y sufrido en casi todos los barcos antiguos.

Hoy los capitanes de vapores de altura y de muchísimos de los de esbotaje disfrutan sueldos medianamente retributivos y son algo más considerados que antes; pero nunca, ó con rara excepción, llegan á obtener el sueldo ni las consideraciones á que son acreedores, teniendo en cuenta el riesgo y responsabilidades á que se hallan expuestos.

Ocupa el segundo lugar y los siguientes, en cuanto al mando de los buques se refiere, el primer oficial y los que á éste siguen en orden inferior (regularmente hasta tercer oficial) en los grandes vapores trasatlánticos.

Esos primeros oficiales ó segundos capitanes, como son en realidad, deben cobrar con arreglo á su responsabilidad, que en ciertos lugares es mayor que la del capitán, puesto que éste, por las circunstancias del puerto, se va obligado á vivir en tierra, dejando toda la responsabilidad recaer en el segundo, sin que por ello cese ninguna de las múltiples ocupaciones de oficial que sigue desempeñando, como guardias, carga ó descarga y toda la documentación que tiene á su cargo, como diario de navegación, máquinas, consumos, etc., independiente de la de los demás oficiales, y sobrecargo en los buques en que lo hay.

En suetivos artículos, dedicados á cada clase en particular, seguiremos ocupándonos de cada una de ellas, según hemos prometido. Entre tanto, continuaremos dando á conocer todo el personal empleado en los buques para su manejo y dirección.

DIARIO DE LA MARINA

CONDICIONES DE SUSCRIPCIÓN

Madrid, un mes... 1 peseta. Provincias, trimestre... 5 > Países de la Unión Postal, un año... 60 > Asia y América... 70 >

ANUNCIOS

Cuarta plana... 0,15 ptas. línea. Reclamamos... 0,75 > Noticias... 1,25 >

Los anuncios extranjeros pagarán el 50 por 100 más sobre los anteriores precios.

Oficinas: calle de la Libertad, 10, primero dra.

INTERESES NAVALES

EL PORVENIR NACIONAL

El problema nacional, por lo que se refiere al porvenir económico y financiero de la Patria española, es arduo y grave, y por lo mismo su solución no está al alcance de los programas políticos en boga.

El porvenir de la Patria hay que buscarlo por otros derroteros; no está en la política, no está en las reformas más ó menos amplias y radicales de los sistemas preconizados en los partidos actuales; está única y exclusivamente en el desarrollo de los intereses marítimos; en una palabra, en la marina mercante.

Si España tuviera verdaderos estadistas, há ya tiempo que se habría emprendido este rumbo salvador; porque en el mar y por el mar está el engrandecimiento, el bienestar y la riqueza de la nación española, rodeada casi por completo por los mares más comerciales del mundo.

No se comprende cómo nuestros partidos políticos están tan ciegos que no ven la solución verdadera y única para la regeneración económica del país. ¿Dónde, sino en el incremento del comercio marítimo puede encontrarse la fuente de riqueza que saque de su actual prostración al país? Las estadísticas lo proclaman, evidenciando que se comete un verdadero crimen nacional dejando huérfanos y desatendidos los cuantiosos intereses marítimos de España.

Cerca de 20.000 toneladas sufre de aumento cada año nuestra Marina mercante de vapor y, triste es decirlo, el río de oro que significa la adquisición de este material flotante que se efectúa casi por completo en el extranjero, constituye una verdadera sangría abierta en el corazón de la Patria.

El día en que esa herida se cierre y se cicatrice, la nación española estará salvada; la Marina mercante, todos los intereses navales de España cooperarán al engrandecimiento nacional; pero ¿cuán lejos estamos de tan halagadora emancipación! En el verdadero ciclón político en que hace tiempo se agitan los partidos españoles no hay lugar ni atención de ningún género para consagrar á los intereses marítimos de España la consideración y el estudio que su extraordinaria importancia reclama.

Tal indiferencia debe cesar. Lema principalísimo de nuestro programa es el de impedir por todos los medios que los intereses marítimos permanezcan abandonados; y un día y otro estaremos en la brecha para conseguir de los poderes que consagren su atención á este problema interesantísimo.

Hace falta proclamar, imbuir en la conciencia pública la necesidad de que se construyan en España los aparatos y elementos necesarios para la renovación de nuestro material flotante; crear una legislación proteccionista que determine tales condiciones de baratura para la construcción española, que deje de ser dispendioso para los intereses patrios; dar la preferencia al mercado nacional sobre el extranjero.

Por ahora, basta con esbozar estas ideas generales, que muy pronto traduciremos en puntos de doctrina, demostrando que el único camino para conseguir la regeneración económica del país, está en el desarrollo de sus intereses marítimos, y que es un verdadero crimen de lesa Patria tolerar por más tiempo la orfandad en que se encuentra la Marina mercante.

LA HIGIENE DE MADRID

«La Sociedad Española de Higiene ha dirigido un oficio al alcalde de Madrid manifestándole la satisfacción con que ha visto las medidas adoptadas en pro de la higiene pública, así como las permanentes que, de acuerdo con los técnicos y con el Laboratorio municipal, se vienen adoptando en esta corte.»

(Heraldo de Madrid del 28).

Mucho respeto nos merece la Sociedad Española de Higiene, cuyos trabajos y discusiones en pro de la salud pública y del mejoramiento de las condiciones sanitarias de Madrid, seguimos con verdadero interés, no exento de admiración, porque nos la causa grandísima ver el entusiasmo, la perseverancia, la firmeza, con que los dignos miembros de la Sociedad aquella luchan y se afanan por conseguir algo práctico, sin desanimarse nunca á pesar de la general indiferencia con que suelen tropezar sus esfuerzos, tan laudables como mal correspondidos por el público y por las autoridades.

Así lo creíamos, al menos; pero estábamos, sin duda, en el mayor de los errores, que confesamos gustosísimos, pues nuestro error, en definitiva, constituye una ventaja grande para el pueblo de Madrid. Nosotros creíamos que las autoridades no hacían caso de la higiene, ni de la Sociedad de Higiene, fundando nuestra pesimista creencia en lo que vemos y olemos, desgraciadamente por ahí; pero resulta, según parece, que á la chita callando, sin que nadie se entere de ello, tenemos un alcalde que adopta medidas en pro de la higiene pública, permanentes y de acuerdo con los técnicos y con el Laboratorio Municipal, las cuales satisfacen á la Sociedad de Higiene, según el oficio de que nos habla Heraldo de Madrid.

Sabíamos que la Sociedad había discutido y aprobado unas luminosas Conclusiones, encaminadas á contener los progresos, verdaderamente espantosos, que hace entre nosotros la morifera tuberculosis, matando millares de físicos anualmente; sabíamos, asimismo, que sus debates acerca de la viruela y de la vacunación ha-

bían ocupado buen número de sesiones, llegándose á convenir en que la viruela endémica en Madrid, con epidemias periódicas próximas, era una ignominia sanitaria que nos deshonraba ante los pueblos cultos, ademas de diezmarlos, y que la vacunación obligatoria, fuera como fuere, nos libraría de la vergüenza y la hecatombe; sabíamos que la difteria es otra de las más fecundas causas de la tremenda mortalidad en Madrid, más grave ésta por recaer casi siempre en niños, y sabíamos que todos los Municipios del mundo civilizado, incluso algunos de España, cumplían el precepto adoptado en Budapest el año 1898, haciendo obligatoria la instalación en ellos de medios para obtener y facilitar el suero antidiférico; sabíamos, por último, para no exagerar nuestra sabiduría, que dicha Sociedad ha recompensado en sus concursos anuales de premios, Memorias muy notables, conteniendo consejos y programas referentes á la indispensable reorganización sanitaria que necesita Madrid, muy por debajo de Constantinopla en este punto.

Pero sabemos también, por desgracia, porque es muy triste que tales abandonos existan y se sepan, que nada práctico, absolutamente nada, se hace aún en la capital y corte de las Españas, ni contra la tuberculosis, ni contra la viruela, ni contra la difteria, empezando por carecerse de un mediano parque de desinfección y siguiendo por carecer el Ayuntamiento de servicios propios de vacunación y antidiférico, desde las terneras y los caballos á propósito, como los tiene el de Barcelona, sin ir más lejos; sabemos, al mismo tiempo, que los artículos de primera necesidad son en Madrid más caros y peores que en el resto de España, y sabemos que el alcalde está preocupadísimo, según han dicho todos los periódicos en sueltos oficiosos á todas luces... por mejorar el pavimento de las calles de Madrid, consagrando á tal fin todas sus energías, ya iniciadas en el asfaltado de la Puerta del Sol, y cuantiosos recursos municipales: dos millones de pesetas, poco más ó menos.

A nosotros no nos extraña nada de esto, porque sabemos que el actual alcalde de Madrid tiene buenos carruajes y recursos sobrados para comer bien y cuidarse en su casa, aun cuando le cueste un poco caro, por lo cual nos parecía natural que aprovecharse su paso por la alcaldía para garantizar, en primer término, la más cómoda y económica circulación de los carruajes de lujo, automóviles y demás vehículos que constituyen su especialidad conocida, aparte de alcaidizar á sus señores; nos parecía esto muy lógico, dado el personaje, pero, francamente, no era cosa de aplaudirlo, que es lo que nosotros hubiéramos deseado hacer tratándose del simpático duque de Santo Mauro.

Hoy se nos ofrece esa ocasión ansiada, y la aceptamos muy gustosos, uniendo nuestro aplauso y nuestra satisfacción á los que expresa el oficio de la Sociedad de Higiene, descubierto por el Heraldo.

Pero ¿cómo será lícito manifestar nuestra curiosidad por saber cuáles medidas son esas en pro de la higiene pública adoptadas, por el alcalde, técnicos y demás, que nosotros no alcanzamos á descubrir por parte alguna?

SOCIEDAD ESPAÑOLA

de salvamento de naufragos

¡Veinte mil vidas y doscientos millones de pesetas perdidos anualmente en el seno de los mares!

Los sumandos de este lúgubre guarismo son el tributo con que á inexorable prorrata contribuye cada nación marítima, y lleva su mayor partida en los naufragios á la vista de sus costas. En efecto, mientras un buque lucha en alta mar, contra fuertes temporales, suele quedar vencedor, aunque barrido y desbaratado; pero si por terrible acaso el viento lo impide sobre la costa y no logra contrarrestar su fuerza, entonces ha concluido para él toda esperanza de salvación. Irremisiblemente se estrellará sobre las duras rocas sin que el más valeroso de sus marineros pueda, por su sólo esfuerzo, sentar el pie en la cercana tierra. Sin embargo, por feliz compensación, pudiese desde la playa prestar á los naufragos auxilios eficaces por muchos y diferentes medios, como son los botes llamados salvavidas, las cuerdas disparadas sobre el buque, que establecen una comunicación aérea y segura entre éste y la costa, etc.

Los muchos millares de personas arrancadas á la muerte con dichos recursos, han acrecentado su inmensa utilidad, y como consecuencia, casi todas las naciones tienen en su litoral materiales excelentes y hombres expertos para el manejo de los mismos. A la Sociedad de Salvamento de Inglaterra (desde 1797) deben su vida 88.000 personas; á la de Francia (desde 1866) 1.800; á la de Holanda (desde 1864) 2.000; á la de Dinamarca (desde 1860) más de 3.000, y en proporción equivalente han contribuido á tan gran beneficio las de Austria, Alemania, Suecia, Turquía, Rusia y los Estados Unidos de América.

Respecto á España, la Sociedad de Salvamento ocupa el quinto lugar de las que existen en el mundo por su importancia y servicios realizados.

Fué declarada de utilidad pública por ley de 12 de Enero de 1887.

El Consejo superior de la Sociedad reside en Madrid, y consta de un presidente, cuatro vicepresidentes, un secretario general y cuarenta vocales, cuyos cargos son gratuitos.

Las Juntas locales establecidas en el litoral, son autónomas en su parte administrativa. La Central auxilia y dota de material de salvamento á todas las Juntas que lo necesitan; jamás ingresan fondos de las locales en la Central.

Las Juntas locales que en la actualidad existen, son las siguientes:

- Santander, Guipúzcoa, Portugalete, Sevilla, Barcelona, Rivedo, Santurce, Sanlúcar de Barrameda, Vigo, Cádiz, Tarifa, Huelva, Cartagena, Puerto de Santa María, Ymaroz, Ferral, Torrevieja, Algeciras, Laredo, Rivadavia, Palma de Mallorca, Palamós, Tarragona, Denia, Villanueva y Geltrú, Puerto de la Selva, Cadaqués, Ceuta, Gijón, San Felix de Guixols, Oronha, Garrucha, Llanes, La Escala, Málaga, Melilla, Troredembarrá, Matarró, San Pol de Mar, Castro Urdiales, Línea de la Concepción, Valencia, San Vicente de la Barquera, Las Palmas (Gran Canaria), Puerto de Cabras (Canarias), San Sebastián de la Gomera (Canarias), Santa Cruz de la Palma (Canarias), Santa Cruz de Tenerife (Canarias), Arrecife (Canarias), Avilés, Larache, Juntas de Sozorro, Jávea y Motril.—Total 53 Juntas.

El material de salvamento que poseen estas Juntas locales, es el siguiente:

- 24 botes salvavidas. 15 lanzabotes, sistema Spandau. 7 ídem íd. Lyle. 7 ídem íd. Boxer. 8 lanchas de auxilio. 24 cañones y fusiles Dawson, Evans, Hunt, Lanceys, etc., etc. La Sociedad, con el empleo de este material de botes y lanzabotes manejados por sus brigadas, ha salvado de las olas en los veinte años transcurridos á 1.004 vidas de naufragos, entre las que se cuentan á las tripulaciones completas de la barca *Hermína*, vapor inglés *Tartessus*, ídem *Laurea Gillies*, ídem *Isle of Bute*, goleta francesa *Alma*, vapor *Magdalena Victoria*, ídem *Altaica*, ídem inglés *Esbergue*, ídem *Miosotis*, ídem *Baleig Orso*, ídem *San Martín*, vapor *Vicario Montañas*, ídem *Rivas*, barca americana *Albuera*, bergantín americano *Bolívar*, vapor inglés *Western*, vapor *Guipúzcoa* en Portugalete; lancha *Valiza* en Santurce; bergantín italiano *Flora*, y varias embarcaciones de pesca en Algeciras; varias lanchas de pesca en Ymaroz; go-

leta *Concepción* en San Sebastián; vapor noruego *Soon*, y goleta *Joven Trinidad* en Torrevieja; pallebot *Ramonita* y balandra inglesa *Marrie* en Rivadavia; vapor francés *Cheliff*, y pallebot francés *Alphonse et Marie* en Palamós; bergantín italiano *Biancha* y bergantín goleta *Sebastiano* en Palma de Mallorca; lancha *Rosita* en Blanes; brik-barca noruego *P. G.*, brik-barca francés *Ville de Fecamps* y brik-barca ruso *Osno* en Denia; patache *Barquero*, ídem *San Ramón*, y lanchas *Rufina* y *Segunda Amparo* de la *Oiega* en Gijón; yola *Juanita*, goleta *Dolores*, lancha *Unión*, lanchas *Borinquen* y *Rosa*, goleta americana *Hauvahan*, bergantín *Tomás Iurrull*, goleta inglesa *Elife* y vapor inglés *Seppore* en Arceibo (Isla de Puerto Rico); goleta italiana *San Luis* en Cartagena y vapor italiano *Archiadas* en Cadaqués; vapor inglés *Marión* en la Línea de la Concepción.

En Arceibo, el de 20 hombres de la goleta española *Carmencita*; en Torrevieja, 20 del místico *San Jaime*, escampavía *San Juan*, lancha *Victor* y el de 10 de la polera goleta *Luisa* y 23 de varias embarcaciones arrolladas por el temporal; en Portugalete, 17 del vapor inglés *Clematis*; en Denia, 14 del vapor *James Spier*; 14 de la barca *María Dolores*; 23 del vapor italiano *Silvia* y 20 de un bergantín goleta y un falucho; en Palamós, 9 del bergantín danés *Dronning Louise*; en la Línea de la Concepción, 8 del bergantín italiano *Nuevos María*; en Matarró, 9 de los lanchas de pesca *San Simón* y *María*; en San Sebastián, 8 de la goleta noruega *Gobé*; en Vinaroz, 6 del lancha *Esteban Garriga*; en Valencia, 8 del lancha *San José*; 40 de tres lanchas de pesca del bot y 10 del bergantín goleta *Lepanto*; en Gijón, 26 del vapor *Teresa*; en Cadaqués, 2 pescadores; en Barcelona, 3 del pallebot *Luisa*; en Suances, 7 del patache *Caridad*; en Jávea, 7 de un falucho y 7 del lancha *Encarnación*.

Todas estas tripulaciones, sin el auxilio de los botes ó lanzabotes hubieran perecido irremisiblemente.

La Sociedad ha premiado á los salvadores de aquellos 1.004 naufragos y á los de numerosísimos individuos realizados en puntos donde no existían Juntas, otorgando:

- Medallas de oro, 8. Medallas de plata, 400. Medallas de bronce, 1.082. Un efectivo metálico, 65.000 pesetas.

Constante, firme y creyente nació y ha crecido en España la noble Institución de Salvamento de naufragos; hija de la caridad más pura, no reserva al orgullo ningún recreo ni esconde bajo su manto vanas con-mensaciones.

Las dadas que recibe, los premios que otorga, los servicios que presta, casi ignorados permanecen fuera de su propio círculo; cierto es que en su seno no existen ideales políticos ni financieros, ni otros más que el de salvar vidas humanas.

TRIBUNA LIBRE (1)

PATRIA Y NO PASION

Al contemplar la confusión que reina entre los hombres más ó menos competentes dedicados al examen de la Armada; al estudiar las muy variadas discusiones que surgen en todas partes acerca de la verdadera importancia ó de las ventajas inherentes, bien de la Marina en sí ó bien de cuanto con ese ramo se relaciona, llega pronto el ánimo á convencerse de que se está atravesando una época de crisis tan radical, que la nación ignora por qué camino dirigirse para arribar á las soluciones convenientes que reclama preterentemente su dignidad, su decoro y su seguridad.

La urgencia de la necesidad ineludible de la posesión de una flota militar, parece que debería de haber excitado en todos el afán patriótico de preocuparse con seriedad de tan vital asunto y, sin embargo, á semejanza de lo ocurrido en otras épocas de la más triste recordación, las manifestaciones de la preocupación y del afecto del país hacia la Marina de guerra, bien en lo relativo á su existencia ó bien en lo referente á su futuro desarrollo, se han reducido á meros entretenimientos retóricos en los Parlamentos y en las redacciones de los periódicos que, cuales los fuegos fatuos y caprichosos juegos de cofa, resaca de San Telmo, han aparecido en los paños de la nave del Estado en circunstancias dadas de electricidad en la no muy limpia atmósfera de la política española.

Abundan quienes creen que esa labor, lejos de producir algún fin provechoso, acompaña y realiza el de la piqueta destructora que sigue su trabajo en estos momentos de la historia patria, en que sólo es factible registrar desastres y fracasos; pero existen también algunos, pocos ciertamente en el número, que entienden que en esas verdaderas crisis epilépticas, ocasionadas por el estado de guerra, se han producido las impresiones más sanas y arrebatadas de la pasión, se encuentran resaca de San Telmo, han aparecido en los paños de la nave del Estado en circunstancias dadas de electricidad en la no muy limpia atmósfera de la política española.

Abundan quienes creen que esa labor, lejos de producir algún fin provechoso, acompaña y realiza el de la piqueta destructora que sigue su trabajo en estos momentos de la historia patria, en que sólo es factible registrar desastres y fracasos; pero existen también algunos, pocos ciertamente en el número, que entienden que en esas verdaderas crisis epilépticas, ocasionadas por el estado de guerra, se han producido las impresiones más sanas y arrebatadas de la pasión, se encuentran resaca de San Telmo, han aparecido en los paños de la nave del Estado en circunstancias dadas de electricidad en la no muy limpia atmósfera de la política española.

Nosotros, desde hace ya largo tiempo, formamos entre los contadísimos que tan a menudo combaten y combaten sin tréguas á quienes entienden que el pensamiento patriótico de la patria puede estar encerrado en la idea mezquina y personal de rodar bien los molinos, aunque no haya un solo grano de trigo que moler, y hemos sido y somos y seremos de aquellos á quienes el interés nacional inspira que el verdadero y único sentimiento en la Armada ni debe ni puede ser otro que el de construir buques á propósito para el combate y el de formar hombres idóneos para conducirlos á la victoria.

Queremos discutir la Marina presentando nuestro parecer frente del parecer de otros; pero consignamos nuestras ideas con aquella generalidad y alteza propias para evidenciar el error y para atraer y conquistar en su obsequio las simpatías de las gentes sensatas, al afecto de los ciudadanos á quienes la rosada niebla de la fábula oficial no vela la penosa consunción que aniquila á la Armada, y poseen la certidumbre además de que las plagas que la corroen no afectan carácter típico especial, sino que, por desgracia, son gangrena que ha invadido todo el cuerpo de la Nación, que hace que todos los sacrificios re-ulten meras ficciones, y que la fortuna pública se consume fatalmente en arribar á raras reales á puro fantasma.

Queremos, en fin, Patria y no pasión, persuadidos de que si contrasta la lamensa pesadumbre de las desgracias que recientemente han afligido á la nación por el notorio de su portento, los grandes, de molesto de la grandeza moral y material de España, y tristista todavía más por la maravillosa particularidad de la injustada rapidez de su fatal proceso, que ha borrado el brillo de sus armas y creado la situación origen de las consecuencias tristes que ahora todos los días cosechamos, ella con solicitud nos invita á utilizar la autoridad incontestable de los hechos consumados para fijar las proporciones que en nosotros ha adquirido el mal y lo perentorio de la urgencia de remediarle, comenzando la labor por la reconstitución de las ideas; es decir, empezando por dignificarlos y enaltecerlos, esculpando en nues-

(1) EL DIARIO no se hace responsable de cuanto se publique en esta sección.

tros corazones de ciudadanos, nobles y patrióticos, idénticos.

Los buques se transforman ventajosamente; pero la energía moral que ha de emplearse permanece la misma: la Marina, al lado de su parte técnica, tiene en alto grado también, permitásenos la expresión, su parte humana; la primera se modifica sin cesar, la segunda no puede evolucionar mientras conserve una solicitud sostenida que la mantenga á la altura que requiere.

Así, pues, nada ha de importarle á España el disponer de un material poco considerable, el pueblo marítimo menos numeroso aún, si, á pesar de esa penuria, pudiera felicitarse la Armada de conservar las tradiciones de un buen servicio militar y profesional, y del hábito de las navegaciones difíciles, si, más rica en su pobreza que otras exuberantes de vida y de fastuosidad, poseyera una esencia superior por la que se la mira sin rival sobre los mares.

No es otra la clave, incomprensible á muchos, para explicar los raros hechos y los brillantes y estruendosos episodios y homéricos combates que se registran en las historias de los países en donde ha tomado arraigo la verdad de que la Armada, como toda máquina cuyo fin es el de producir grandes efectos, ofrece un complicado conjunto que ha de funcionar por virtud de un motor y por medio de un mecanismo, siendo aquel acrente al amor á la Patria, los sentimientos elevados de los pueblos, el orgullo nacional, la viva solicitud por sus intereses y su honor, y también los altos principios de las Armas mismas, el espíritu de abnegación y de sacrificio, la disciplina y el orden, la ciencia y la experiencia facultativas y el bien entendido pundonor y celo por la profesión; y el segundo una fuerza material á que contribuyen ruedas múltiples y diversas, cuya principal condición es funcionar con armonía, formando cada una de ellas elementos de superioridad, que reunidas en debida proporción, conducen á un todo casi invencible en la guerra y conceden á la nación un apoyo de inquebrantable solidez.

España ha caído, como consecuencia ineludible del estado social que descuidó las armas de mar más aun que las de tierra, ofreciendo entonces su grandeza indefensa un estímulo poderoso é irresistible para que á sus expensas fácilmente se elevaran otras grandeza en pueblos más previsora y organizados para hacerle la guerra con absoluta impunidad.

Pero aun reducida á confines más estrechos que los de la Península, si cesa de laborar la pasión hostil y se busca hacer patria, dotandola de medios y preparando previsora y oportunamente los buenos elementos que conserva, está para nosotros fuera de duda que reaparecerá rebosando la vigorosa energía y vitalidad de un pueblo llamado todavía al brillante porvenir á que le brind su posición geográfica, toda vez que con sus puertos, calas y golfos por fosos, y sus montañas por bastiones, España por la voluntad y la estructura que la ha trazado el dedo omnipotente del Supremo Artífice, es una gran fortaleza enclavada entre las Américas y África y Europa, cuya presencia manifiesta el porvenir que se le tiene reservada en las inmortales páginas del libro de los eternos Destinos.

No se olvide que España por esa situación geográfica é intereses políticos, y mil acaso más ó menos felices, pero todos señalados y grandes, se ha visto en todas las edades forzada á ser sociable con el Océano, y á representar sobre ese inabarcable teatro pasmosas escenas, por lo que España es de las potencias europeas que debería poner mayor celo en sus miras en el mar, hacia el cual jamás sintió atracción ni menos predilección alguna, que la hiciera soberana aun del que solicitó la cede, y que estrechandola en su continente, la presentó los anchurosos del Nuevo Mundo.

No se olvide que las veces, harto numerosas, en que la Marina española apenas certifica su existencia, es debido á la consunción de la incuria ó del desafecto, manifestadas, en privarla de sus legítimos elementos de vida, y acarreado siempre con su declinamiento el declinamiento de la nación, la cual con la historia puede computar una conquista por cada navío de nuevo armamento ó la pérdida de una conquista por cada navío hundido por abandono ó desamparo.

PARIS

(POR CORREO) (De nuestro corresponsal) París 28.

El asunto de los azúcares es el que más interés á los parisienses hoy; por eso las demás noticias corren con temor; de todas maneras, he podido averiguar que M. de Laneron ha ordenado á los puertos que una Comisión visite los barcos que están condenados á venderse, antes de ser entregados á los que los han adquirido, por si queda dentro de ellos algún objeto que pertenezca al Estado; esta disposición se debe á que en un navío que han deshecho se ha encontrado una cantidad considerable de objetos que, pertenecientes al Estado, han sido apropiados por los nuevos dueños por haberse cerrado los contratos.

Una orden ministerial que acaba de aparecer, marca la manera de estar constituida la Comisión encargada de determinar las diferentes medidas relativas á la organización y funcionamiento de las escuelas profesionales marítimas. Estas escuelas que han sido creadas por decreto del 29 de Enero, deben comenzar su trabajo dentro de este año; instruirán á los jóvenes en las tres especialidades: máquinas, cañonaje y torpedos.

Esta Comisión, de la que el ministro de Marina será el presidente, comprenderá como miembros: el contralmirante Morgner, su director del personal militar; el general de brigada Puel, director de Artillería; M. Bouquet, director del aprendizaje técnico en el ministerio de Comercio; el capitán de navío Le Mercier-Mousseau, jefe del servicio de torpedos; el mecánico inspector Barguillet, el ingeniero jefe Dadebont, el capitán de navío Imhoff, el capitán de fragata Dogars y M. Long, director de la Escuela de Le Martiniere, en Lyon.

El corresponsal del *Petit Bleu* en Utrecht anuncia que Krüger ha recibido un telegrama desde Pretoria, anunciándole que su nieto, *field cornet*, Piet Krüger lo han matado en un reciente combate en la región de Bustenburg.

De China se sabe que han comenzado las satisfacciones á los ministros extranjeros; en Pekin han sido decapitados dos altos personajes, llamados Thi-Siou y Sau-Heng-Yoa; el primero era ministro de Hacienda. Las tropas alemanas, francesas y americanas guardaron las calles próximas al lugar de la ejecución.

De literatura puedo decir que ha aparecido *Amis de César*, de René Moizero. De teatro: se ha estrenado en Atenas *Pour être aimé*, comedia en tres actos, de M. Xanrof y M. Michel Carré; ha obtenido buen éxito.

El tiempo es húmedo. Barco.

QUENTOS INGLESES

UNA SORPRESA Á BORDO

Todo era alegría á bordo del *Majestic*, vapor que hacía el servicio entre Liverpool y New York; era la época de las Navidades, y muchos individuos iban á pasar á los Estados Unidos las Pascuas para volver luego á Inglaterra á continuar sus negocios.

Todos los pasajeros habían fraternizado al segundo día de navegación, y la confianza y unión en ellos, era tan grande, que era de ver el magnífico salón del camarote lleno de jugadores de cartas; de corrillos; parejas en los que las señoras se contaban al oído sus secretos, los hombres bromaban fraternalmente y se desvivían por pagarse unos á otros los *coñacs* y cervezas y licores que tomaban en el *bar* del salón.

Como es natural, entre todos los pasajeros había uno que sobresalía por su modo de ser; un león, como decían los ingleses, y era Mr. Albert Urganhart Garside. Este león gozaba de una fama en el barco, que le rodeaba de una aureola especial de superioridad; se decía que era de una familia poderosa de banqueros, que vivía en el Sur de los Estados Unidos, y que por ahora estaba ingerido en Londres en un gran negocio financiero con un riquísimo sindicato. Un pasajero propaló la noticia de que lo había visto vivir en el hotel Cecil, donde pagaba cien libras por semana; además, en todos los círculos financieros de la City gozaba de una inmensa reputación.

Donde hay un león hay un cordero; uno de esos que hacen blanco de sus chistes una reunión; este era el reverendo Hugh Spink, un curita de figura ridícula y cara de beatitud extremada; un homocillo de genio corto, que enrojecía cuando le hablaban. Desde el primer momento, el león hizo al curita el objeto principal de sus burlas, y el cordero se unió al león adulándolo, como para implorar su benevolencia; hasta tal extremo se unió el curita al león, que le consultaba todo; si podría solicitar del capitán dirigir el Oficio divino los domingos; si podría jugar alguna partida de cartas, al whist con las señoras, y hasta si alguna vez debería permitirse la libertad de tomar un poco *brandy* y soda.

El león era un hombre de arrogante figura, elegantísimo, el primero en todos los *sports* de la cubierta; cantaba y recitaba como un profesional; jugaba á todo; era cortés con los caballeros, galante con las señoras y contaba cuentos, algunos de los cuales, al decir de una señora casada á otra, debían ser algo picantes, juzgando por las risotadas del auditorio.

El caballero que había conocido al león en el hotel Cecil, estrechó las relaciones con él, en vista de la simpatía general que gozaba.

Una viuda con una hija muy bonita le dijo al león que deseaba que le indicase qué haría ella con unos ahorros que guardaba y deseaba multiplicarlos; el león le contestó que él no podía aconsejarle, porque pertenecía en cuerpo y alma al Sindicato, pero la hija guapa de la viuda le rogó aparte, junto á la borda, que hiciese lo que pudiera por su pobrecita madre, y entonces Mr. A. U. Garside le dijo:

—Mire usted, señora, yo no puedo hacer más que una cosa: entrégneme usted ese dinero, para que yo, á mi nombre, pueda negociarlo en el Sindicato.

La viuda le dió un poder en toda regla para que el león usase de su dinero, y por el barco circuló la noticia de que la hija de la viuda y el león se gustaban.

Otro de los que también hablaron á Mr. A. U. Garside de asuntos financieros, fué el curita; le dijo que estaba tan mal, que necesitaba que 10.000 libras que había ahorrado y tenía depositadas en Brighton produjesen algo. León y cordero tuvieron una conferencia y bajo el mayor secreto entregó el curita á su protector un recibo en blanco con la cantidad citada; con este recibo el león podría negociar el dinero. Después de calcular las ganancias se estrecharon las manos cordialmente, y á partir de aquel día, el curita siguió al león como un cordero por todo el barco.

Llegó el *Majestic* ante New-York; hizo alto en Soudy Hook para que la sanidad y aduaneros hicieran su visita, y una barca, tripulada por policías al mando de un oficial, preguntó al capitán del *Majestic* por un nombre que, leída la lista de pasajeros, no apareció.

Entonces el curita dijo: —Señor oficial, ese señor que usted busca es este—y señaló al león,—en la lista de pasaje aparece con otro nombre; es un gran estafador, que acaba de cometer á bordo dos estafas: una á esa señora viuda y otra á mí; he aquí las pruebas—y presentó los recibos,—hay más: este señor es su cómplice—señaló al pasajero que decía haber conocido al león en el Hotel Cecil,—y yo—añadió—soy un agente de la policía inglesa que vengo desde Londres persiguiéndoles...

Arreglo de Calabrote.

CUBA

La independencia y la actitud de Mac-Kinley.

El periódico *Le Temps*, en su número llegado hoy á Madrid, dedicó un artículo á examinar la cuestión de Cuba y los Estados Unidos, y fijándose en la actitud en que se ha colocado Mac-Kinley, dice que éste se prepara á dar al mundo civilizado el espectáculo de la violación de los más sagrados compromisos, recordando al efecto que la independencia de los cubanos sirvió de pretexto á los Estados Unidos para la guerra contra España.

Después de poner de relieve la actitud observada por la Prensa y el Gobierno americano desde el año 1896, dice que hoy cuando los cubanos, después de tres años de trabajos, lo tienen todo dispuesto para alcanzar su independencia, comienzan á circular los rumores de que el presidente Mac-Kinley trata de conservar á todo trance á la Grande Antilla bajo la soberanía norteamericana.

Termina diciendo que nada queda ya de la independencia cubana, puesto que los Estados Unidos consideran malos patriotas á los que tan justamente reclaman el cumplimiento de lo ofrecido.

Telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

La Bolsa

Después de la hora oficial han cerrado hoy: Exterior español: 73,02 (clausura)...

Barcos en Canarias

Procedentes de Liverpool han fondeado los transportes ingleses Olau Royal y Olau Ohishol...

La huelga de Marsella

La huelga de los trabajadores del puerto es completa. En ninguno de los talleres se trabaja...

Puerto abierto

Un despacho de Tien Tsin anuncia que el puerto de Taku ha vuelto a abrirse nuevamente a la navegación.

Desórdenes en Oporto

En la mañana de hoy un grupo de algunos muchachos apedreó el colegio que dirigen las Hermanas de la Caridad...

Oporto 1.

La policía impidió por la tarde que un grupo de manifestantes apedrease el colegio de Hermanas de la Caridad...

Oporto 2.

El Gobierno civil ha llamado a los directores de los periódicos que se publican en esta ciudad...

Periódico recogido

La policía ha impedido la circulación del periódico republicano que se publica en esta capital...

GUERRA

DISPOSICIONES OFICIALES

Se ha dispuesto que los individuos expectantes a retiro ó ingreso en inválidos que han cesado en el percibo de haberes...

NOTICIAS DE TEATROS

Real.—Esta noche la eminente diva Harioleé Darcié y el tenor Marconi cantarán Los Hugonotes...

PRIMERA PARTE

En honor del insigne maestro Verdi. 1.º Nabucodonosor, ópera, estrenada el 9 de Marzo de 1842...

SEGUNDA PARTE

La Resurrección de Cristo. Oratorio en dos partes, Perosi. Reparto: María Magdalena, señora Eva Tetrazzini...

TERCERA PARTE

La Resurrección. I. Preludio. «Últimos instantes de la agonía de Cristo»...

Relación de los señores socios de la misma que han fallecido, y cuyos expedientes han sido aprobados...

SOCORROS MUTUOS DE INFANTERÍA

Relación de los señores socios de la misma que han fallecido, y cuyos expedientes han sido aprobados...

ECOS DEL LITORAL

Santander.—Han salido de este puerto los siguientes buques: Vapor Paduna, para Puerto Rico...

ministro de las pieles y cueros que se necesitan en este Arsenal desde el 1.º de Junio de 1901...

Cartagena.—Debiendo hacerse a la mar con dirección a Marruecos la goleta San Pedro...

La Coruña.—Fondearon en este puerto los vapores «Cabo Prior», procedente de Cádiz...

Noticias oficiales

Real decreto concediendo un crédito extraordinario para sostenimiento de una compañía de Infantería de Marina...

Concediendo dos meses de licencia, por enfermo, al tercer auxiliar D. José Lorenzo Tinoco...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

Concediendo la situación de excedencia al auxiliar tercero D. Eduardo Figueroa...

acordado nombrar una comisión que vendrá a esta corte para apoyar la petición de que se instale en Mahón el dique del Subic.

Durante el pasado mes de Febrero han fallecido en esta corte 935 varones y 1.001 hembras...

La solución de la crisis

Pocas veces se ha manifestado la opinión tan ávida de noticias por lo que se relaciona con la crisis como esta mañana.

Desde las primeras horas de la misma concurren los repotes al regio Alcázar con objeto de escuchar la autorizada palabra del general Azcárraga...

Nadie habló al presidente del Consejo de ministros dimisionario al entrar en Palacio...

Se cotizaba en alza un Gabinete de concentración presidido por el general Azcárraga...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

Lo que dice Azcárraga. Solución del pleito. A la una llegó el general Azcárraga a su casa...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

En el acto se disolvieron periodistas, corresponsales y curiosos; unos para difundir la noticia por deber y otros por capricho...

los, apoyando su opinión en consideraciones de tanta fuerza como la de que habiendo de entrar a formar parte del Gobierno...

En vista de estas manifestaciones, el general Azcárraga dió a conocer al Sr. Silveira su propósito de resignar los poderes recibidos...

Otra conferencia. El general Sr. Azcárraga salió de casa del Sr. Silveira...

Los periodistas asediaron al presidente al entrar en su domicilio...

Esperaban a éste en su casa los señores Sánchez de Toca y Ugarte...

Azcárraga en Palacio. A las seis de la tarde volvió a salir el presidente...

Resignación de poderes. El presidente dimisionario ha manifestado a la Reina...

Gabinete Silveira. Se dice a la hora de cerrar esta edición que S. M. la Reina...

Los conservadores se las prometen muy felices, creyendo que en esta conferencia recibirá el Sr. Silveira...

Los liberales, por su parte, se encuentran muy contentos y alborozados...

¿Quién acertará? LA BOLSA. Cotización oficial.

Table with financial data including FONDOS PÚBLICOS, AL CONTADO, and AMORTIZABLE. Columns include bond types, prices, and dates.

ESPECTACULOS PARA MANANA

REAL.—A las 8.—(Debut del Sr. Vinas).—Lohengrin. A las 2 y 12.—Concierto. ESPAÑOL.—A las 8 y 3/4.—Electra.

NOTICIAS

En París se prepara un viaje en globo al África, que ha de tener gran interés para la ciencia. El célebre aeronauta Sr. La Vaux se propone...

No hay concentración

Personas autorizadas nos han manifestado que la conferencia entre los señores Silveira y Azcárraga fué decisiva y trascendente para la resolución de la crisis.

EXPOSICION FABRIL Y ARTÍSTICA

40, CALLE DE ALCALÁ, 40

Abierta todos los días laborables, de 9 á 12 de la mañana y de 3 á 6 de la tarde

Se invita al público á visitar el referido local, en el que se exponen MAS DE 150 MODELOS DE MÁQUINAS para toda clase de industrias en las cuales se emplea la costura, así como también LOS TRABAJOS ARTÍSTICOS ejecutados con la célebre MÁQUINA BOVINA CENTRAL, la misma que sirve para toda clase de labores domésticas.

Pídase el catálogo ilustrado que se da gratis en la
EXPOSICIÓN FABRIL Y ARTÍSTICA
CALLE DE ALCALÁ, 40,

EN LA SUCURSAL DE MADRID, CALLE DE LA MONTERA, 18

ó en cualesquiera de las sucursales que hay en todas las capitales de provincia



A LA GRAN LEGION DE ENFERMOS NERVIOSOS

El Antinevrosio Howard es el más poderoso tónico conocido de sistema nervioso y el más inofensivo de sus trastornos (funcionales). Está indicado para curar evahilios, hipocandria, todo dolor, neuralgias, jaquecas, gastralgias (dolor de estómago), insomnio, vértigos, mareos, desvanecimientos, dolor de cabeza, debilidad cerebral, del oído y de la vista, asma nervioso, palpitaciones nerviosas, dolor que precede ó acompaña á las reglas, histérico, parálisis, flojedad, etc.—El enfermo que hace uso del Antinevrosio Howard experimenta rápidamente tales resultados, que le dejan suspenso el juicio, al punto de no poder creer en los efectos tan pronto y sorprendentes del medicamento. Despiértase el apetito, si antes estaba decaído; regularizanse las digestiones, si antes eran difíciles y tumultuosas; el decaimiento profundo y á la falta de energía en las determinaciones, sucédense el vigor y tal entereza de voluntad, que el individuo llega á creerse transformado en otro. Se afirma la memoria, se robustece la inteligencia, el pensamiento adquiere mayor consistencia, vuelven las ideas en la nitidez y claridad apetecidas, y sin la niebla y confusión en que poco há veíamos envueltos; siente más potente la fuerza de las ideas y el discurrir agradable y fácil. A estas modificaciones únense las de una más fácil respiración, la sensación de la tranquilidad y marcha normal del corazón, un sueño tranquilo, reposado y reparador, que sale cada día más fuerte, ágil y activo. Pero estas profundas y rápidas modificaciones que introduce el medicamento en el organismo, no paran ahí; continúan persistentes y progresivas hasta que hacen desaparecer toda huella de padecimiento nervioso. El Antinevrosio Howard no contiene opio ni sus sales, ni bromuros ni calmantes. Los individuos cuyo sistema nervioso se halla en constante tensión por las condiciones especiales de la vida moderna, las luchas, vida rebosante de placeres, preocupaciones, ansias de gloria, de riquezas, escritores, políticos, bolistas, etc., hallarán el seguro de su salud, de su tranquilidad y de su vida en el Antinevrosio Howard; 4 pesetas caja. Se manda por el correo, previo envío del importe en sellos ó giro. De venta en las boticas y droguerías de España. Depósito general y único para la venta en España: **Guillermo García, Capellanes, 1, Madrid.** Se remiten por el correo á todos los pueblos.

De venta en: En Avila, Barrueco, 12; Almería, Real, 16; Albacete, Sr. Picazo; Alicante, Plaza de San Cristóbal, 12, Riego, 20 y Mayor, 4; Vitoria, señor Martínez; Burgos, Cid, 17; Paseo Espolón, 30 y Plaza Prim, 19; Badajoz, Santo Domingo, 39; Barcelona, Fernando VII, 7; Bilbao, Arcealle, 35; Cáceres, Plaza, 37; Ciudad Real, Toledo, 13; Coruña, Real, 32; Ferrol, Barreiro é hijos; Ourense, Calderón de la Barca, 56; Córdoba, Paraiso, 10; Cádiz, Plaza de Isabel II, 2; Jerez de la Frontera, Caballeros, 12; San Fernando, Constitución, 154; San Sebastián, Bengoechea, 5 y Plaza de Guipuzcoa, 1; Guadalupe, Mayor, 7; Brihuega, Armas, 20; Granada, San Jerónimo, 13 y Mesones, 102; Huelva, Tetuán, 14; Huesca, Coso bajo, 23; Jaca, M. Campoy; Jaén, Audiencia, 7; Ubeda, Plaza Toledo, 11; León, Plaza de la Catedral, 10; Llerida, Sr. Carnicer; Logroño, Abad; Lugo, Pérez Varela; Mondoñedo, Sr. Ferreiro; Málaga, Granada, 42 y 44, y Compañía, 15; Murcia, Plaza de San Bartolomé, 10; Cartagena, Campos, 6; Cieza, Buitrago, 9; Orense, Progreso, 55; Oviedo, Sol, 1; Gijón, Botica del Carmen, 1; Palencia, Mayor Principal, 112 y Mayor Principal, 114; Pamplona, Nueva, 2; Estella, Zalabardo; Pontevedra, Sr. Temps; Salamanca, Ortiz Urbina Fuentes; Ciudad Rodrigo, Rúa, 2 y Plaza Mayor, 7; Sevilla, Aranjuez, 2; Santander, Blancas, 15; Torrelavega, Plaza Mayor, 8; Reinosa, Mayor, 33; Soria Collado, 27; Burgo de Osma, Sanz; Segovia, Plaza del Corpus, 7; Toledo, Sillería, 23; Teruel, Mercado, 4; Valladolid, Orates, 33; Valencia, Plaza del Mercado, 73; Zamora, García Capelo; Zaragoza, Coso, 33.

HOTEL DE VENTAS

Estamos altamente satisfechos de nuestra obra. Contamos con el sentimiento favorable de la opinión sensata. Nos basta que el numeroso y distinguido público que nos honra con su visita continúe haciéndolo.

MUEBLES

Y OBJETOS ENAJENADOS POR SUS PROPIOS DUEÑOS

Los hoteles de ventas oficialmente constituidos se hacen necesarios en todo país civilizado, á pesar de sus detractores é hipócritas imitadores, porque facilita la transacción noble entre el comprador y vendedor. A las familias que lo necesitan en el acto, EL HOTEL DE VENTAS LES ADELANTA EL 25 POR 100 del precio en tasación convenida, y asegura venta de todo en el término de tres días.

Todo el público práctico de Madrid acude á diario á estos salones á comprar lo que necesita con ventajas siempre positivas.

Ventas al contado con precios fijos de 8 de la mañana á 8 de la noche. **ATOCHA, 34** Horas de oficina: de 9 á 12 y de 3 á 5. TELÉFONO 860

LA REINA DE LAS TINTURAS

Instantánea de un solo frasco para teñir el pelo y la barba, bien sea rubio, castaño oscuro, ó negro, sin preparación ni lavado y sin competencia por ser inofensiva, tónica y contribuir al crecimiento del cabello, y no manchar la piel y poderse rizar el pelo. PRECIO del frasco, 3,50. Se expende en todas las perfumerías y peluqueras de Madrid y Provincias.

Único depósito en Madrid al por mayor, en casa del autor, M. MACIAN, Caballero de Gracia, 30 y 32, entresuelo. Se remite por Correo, certificado, UNO ó DOS frascos

CAJA GENERAL DE PRESTAMOS

y de compra-venta mercantil

CRUZ, 37 Y 39, PRIMEROS

Este establecimiento da por las papeletas del Monte hasta el cincuenta por 100.

Presta sobre las pólizas de préstamo del Monte de Piedad, Banco de España, Banco Hipotecario, fondos públicos y resguardo de la Caja general de Depósitos.

Da dinero sobre muebles, alhajas, ropas, pianos, armoniums, bicicletas, cámaras fotográficas, cuadros, antigüedades, material eléctrico y demás efectos que convengan.

Venta permanente de los muebles, pianos, cuadros y demás efectos vendidos á precios muy módicos.

Hay gabinetes reservados. Horas de oficina: de nueve de la mañana á ocho de la noche; los días festivos hasta las doce

Cruz, 37 y 39, primeros.

Se reciben anuncios para funerales y aniversarios en la Admón. de este periódico

NECROPILO ELECTRICO

La Ciencia cuenta hoy con un nuevo elemento de investigación y curación en el Necropilo eléctrico, sencillo aparato del que tiene privilegio de invención el señor Busacca. Los médicos en general pueden utilizarlo para la endoscopia, para la cataforesis y como galvanocauterío, y los oculistas para la curación de la triquiasis y distiquiasis. Los dentistas pueden aprovechar la endoscopia para el examen de la cavidad bucal, el galvanocauterío para el tratamiento de las caries y la cataforesis y la electrolisis para la anestesia local. Además de todas estas aplicaciones científicas, como la electricidad es el único depilatorio de efectos positivos, el único que destruye el vello, conservando la tersura de la piel, y como el Necropilo desarrolla corriente bastante para destruir el bulbo sin ocasionar la menor molestia, de aquí que debe figurar, á estos efectos, en el tocador de todas las señoras. Tales son los usos del Necropilo eléctrico.

CONSULTORIO MEDICO—ARENAL, 1

DIARIO DE LA MARINA

DIARIO DE LA TARDE

CONDICIONES DE SUSCRIPCIÓN

Madrid, un mes..	1 pesetas.
Provincias, trimestre.	5 „
Países de la Unión Postal, un año.	60 „
Asia y América.	70 „

NÚMERO SUELTO, 5 CÉNTIMOS.—25 EJEMPLARES, 75 CÉNTIMOS

CONDICIONES DE ANUNCIOS

En cuarta plana, 15 céntimos línea.--Reclamos, 75.--Noticias, 1,75 pesetas.

Los anuncios extranjeros pagarán el 50 por 100 más sobre los anteriores precios.

PAGO ADELANTADO

OFICINAS: CALLE DE LA LIBERTAD, NÚMERO 10, PRIMERO DERECHA