

## LO QUE TEMEMOS

La situación política se agrava por momentos y la crisis está latente. Nunca desde la Restauración, ni aun en los momentos difíciles de la muerte de D. Alfonso XII y la pérdida de las colonias, se acenó de manera tan ostensible el descomiencio en los Poderes públicos.

Y es porque en la resolución de los problemas gubernamentales que entonces se originaron, sino en todo, en parte, se tuvo en cuenta la opinión nacional, y todavía pudimos hacernos la ilusión de que vivíamos dentro del régimen representativo que tanta sangre y tantos esfuerzos costaron á nuestros ascendientes implantar en España.

Esta fué la labor constante de aquel insignificante estadista que se llamó Cánovas del Castillo, quien no solo por su capacidad política, la mayor que España ha producido en estos tiempos, sino por su carácter y entereza supo mantener en equilibrio las acciones de los poderes públicos sin menoscabo de su respetabilidad, que por lo mismo nunca fué mayor.

Pero al desaparecer tan ilustre personalidad, y pasar la dirección del Estado á sucesores débiles é incapaces, la esencia del sistema constitucional se mixtificó con absorciones é ingerencias, cuyo nocivo efecto es la descomposición actual, que presenta el carácter de aguda dolencia, para la cual no se vislumbra remedio dentro del desarrollo normal de la política.

Todas esas lamentaciones y quejas, que distan mucho de ser viriles y ahora exhalan dirigiéndose al país los que nunca contaron con su apoyo para predominar durante mucho tiempo en las esferas del Gobierno, donde se mantuvieron por intrigas cortesanías que ahora demuestran porque no le son favorables, no sirven más que para precipitar la disolución de un estado de cosas ficticio cuya persistencia ha llevado á la Nación á la ruina.

A causa de ella, la miseria ondea por los ámbitos del país, y el hambre, que es mala consejera, ha sido en todas partes el factor primordial de las grandes conmociones que han cambiado la faz de los Estados; por eso nos preocupamos de la situación que los Gobiernos insensatos que se han sucedido desde hace cuatro años en España, pues nada temeríamos si sólo se tratase de sus efectos en las clases altas y medias, descompuestas completamente por el egoísmo, que carecen de ideales y no tienen ánimo siquiera para su defensa como elementos sociales necesarios á la vida de los pueblos.

Nos tiene sin cuidado lo que ocurra en las Cámaras y el arreglo artificioso que se intenta para conjurar los conflictos de entre bastidores; tenemos descontento lo que ocurrirá; pero lo que no nos es dable calcular, por los terribles y dolorosos resultados que puede producir en nuestra vida como nación y en nuestro futuro destino dentro de la civilización europea, es la explosión de esa protesta que surge en el seno de millones de habitantes de la Península, cuya existencia difícil y precaria se va haciendo intolerable, y á quienes el instinto de vida los lleva á la conquista del pan, y pueden encontrar motivo justificado para ir á ella por medios violentos en la ninguna atención que á los gobiernos su desgraciada situación merece, mientras pierden tiempo, fuerzas y recursos en el sostenimiento de lo innecesario, más bien de lo perjudicial para el desenvolvimiento conveniente de la Patria.

## LA CORONACION DE ALFONSO XIII

Telegramas directos de Londres segen rumores de que el almirante Jochen, antiguo ministro de Marina de la Gran Bretaña, será quien represente á su país en el solemne acto de la coronación del Rey de España D. Alfonso XIII.

También suena el nombre de lord Bessford, y no falta quien pretenda que será el príncipe de Gales quien venga á España con dicho objeto. Lo dudable y cierto es que todavía no ha hecho el gobierno inglés la designación de la persona á quien haya de otorgarse dicha representación.

## LA ARMADA COLOMBIANA

No cesa el Gobierno de Colombia en sus apuros navales, y acaba de adquirir el vapor «Ochocinto», de la Pacific Steam Navigation Company, á cuyo bordo serán trasladados los cañones del «General Pinzón» y trescientos marineros de dicho buque.

El «Padilla», de los insurgentes, disparó tres proyectiles sobre un velero, en Panamá, permitiendo luego proseguir el viaje. El «Libertador» (antes «Ban-Righ») llegó á Sabanilla el día 12, siguiendo el general Matos su marcha á Barranquilla, en ferro-carril. El Gobierno colombiano no desmaya, á pesar de todo, y ha anunciado al gobernador Albán que está dispuesto á enviarle, en caso necesario, 3.000 hombres, los cuales tiene prevenidos, equipados y municionados al efecto.

## TERRANOVA

## El «French-Shore»

La pesca del bacalao apenas es conocida sino por los datos que de vez en cuando suministran los periódicos profesionales y que consideran el abandono eventual, á Inglaterra, del French Shore como una cuestión de vida ó muerte para la industria de la pesca del bacalao.

La mayor parte de esos periódicos dicen que el Francia renuncia á sus derechos sobre el French Shore, la industria de la pesca del bacalao se arruinaría, y que su Marina militar perdería, por esa causa, el magnífico plantel de marineros que le proporciona esta pesca; pero eso no es exacto.

Se llama French Shore á las aguas de las costas Noroeste y Nordeste de la isla inglesa de Terranova, que se extienden desde el Cabo Rojo al Cabo de San Juan, y en las cuales los pescadores franceses han conservado el derecho de

pesca, con exclusión de los mismos pescadores ingleses. (Tratado de Utrech, 1713; Tratado de París, 1763, y Tratado de Versalles, 1783.)

Este caso no existe en ninguna otra parte: la tierra pertenece á una potencia, y las aguas que la bañan á otra potencia distinta. Francia debería tender á conservar sus derechos sobre el French Shore, pero no es solamente en esas aguas donde se pesca el bacalao; allí apenas se pesca otra cosa que la langosta de mar.

El bacalao se pesca también en Islandia, en los mares del Norte, en Dogger's Bank, en las Feroé, y sobre todo en los bancos de Terranova, que son los verdaderos depósitos de bacalao del mundo entero.

Situados en pleno Océano, á gran distancia de las costas inglesas, en los mares libres é internacionales, donde todos los pescadores del bacalao, cualquiera que sea su nacionalidad, podrán siempre pescar sin obstáculos de ningún género.—X.

## EL REY DE INGLATERRA

Los delegados extranjeros que de hasta ahora hay noticia oficial en Inglaterra que asistirán á la coronación del Rey de Inglaterra son:

Por los Estados Unidos, Mr. Reid, diplomático; por Alemania, el Príncipe Enrique, hermano del Emperador Guillermo; por la Santa Sede, monseñor Merry del Val; por Persia, un heredero del Trono; por el Japón, el Príncipe Komatsú, y por el Canadá, el primer ministro, señor Laurier.

Todos estos personajes y los que designen las naciones que todavía no han nombrado sus representantes, serán objeto por parte del Gobierno inglés de agasajos y deferencias extraordinarias, para borrar la mala impresión producida en el extranjero por la guerra de intranquilidades que el imperio británico se ve obligado á sostener en el Africa del Sur.

## Intrigas internacionales

Estos días celebran frecuentes entrevistas en Roma el conde de Weizel, embajador de Alemania en el Quirinal, y el Sr. Prinetti, ministro de Negocios Extranjeros de Italia.

Motivo de esas conferencias: hacer comprender á Italia que el imperio germánico, en los nuevos tratados, se halla dispuesto á sacrificar los intereses del grupo agrícola en aras de la amistad y con objeto de consolidar la Triple alianza.

No deja de llamar la atención semejante actitud de los alemanes en unos momentos en que la política internacional trata de aislar á Inglaterra en una política de alianzas.

El interés de Alemania en aliarse con Italia, que está bastante ligada á Francia y Rusia, hace sospechar que con la nueva Triple alianza de lo que se trata es de que la nación británica quede por completo fuera del concierto internacional.

## POLÍTICA

## ESTÁ OSCURO...

Ranudan sus tareas las Cámaras después de haber emitido su opinión particular fuera de ellas los Sres. Silvela, Maura y Romero Robledo. El Sr. Moré ha hablado «entre líneas».

Tres opiniones, tres criterios distintos. Eso no es maravilloso; pero lo notable es que siendo diferentes esas opiniones de carácter meramente político coinciden en el aspecto constitucional. Todos esos prohombres ven muy oscuro el porvenir.

Nadie quiere comprometerse para el futuro; todos se apresuran á liquidar con el presente. ¿Qué esperan? ¿A dónde van? Ni lo saben ni lo indican.

Arriba confusión, abajo caos; en las alturas incertidumbre bochornosa; en las capas ínfimas realidades desconsoladoras. Flotando sobre todo esto un Gobierno anodino, sin orientación de las necesidades públicas y sin estímulos para mayores y más lucidas empresas.

Va á desaparecer la regencia dejando amarguras y desastres; llega el nuevo reinado sin ilusiones ni entusiasmos. La opinión del país, concentrada en sus decepciones, no espera nada, pero lo teme todo de los organismos políticos que flotan y se agitan dentro del régimen.

En el campo y en el taller la miseria pone en libertad todos los respetos al poder tradicional. ¿Qué sucederá si, como teme uno de los primates que acaban de emitir su parecer fuera del Parlamento, se dan la mano el socialismo agrario y el socialismo fabril?

Malo fué para esta nación desventurada el final del siglo anterior, pero no es mejor el comienzo del presente. ¡Dios hará tal vez, en su infinita misericordia, que esta patria desventurada no ruide todavía hasta el fondo del abismo!

## MAHOMED-ALI-MIRZA

El Príncipe Mahomed-Ali-Mirza, primogénito del Shah de Persia, y gobernador general de Azerbeidshan, ha venido recientemente un largo viaje por dicha provincia, y visitado las ciudades de Choh, Salmast y Urmia. Dicho viaje obedeció á su propósito de sorprender con su visita á los funcionarios públicos de las distintas localidades. El Príncipe consagra todos sus esfuerzos á la provincia de su mando, desahogando de todas las posibles mejoras á los organismos administrativos, y extirpando de raíz el sinnúmero de abusos cometidos por los expresados funcionarios.

Órtese en Persia que, después de la exención de Mahomed-Ali-Mirza, el Shah reconvenirá su celo, poniéndole al frente de otra provincia, además de la que rige actualmente.

## MADRID INSALUBRE

El corresponsal de *L'Indépendance Belge* en esta corte ha escrito á dicho periódico que la mortalidad en Madrid ha crecido desde 39,97 por mil en 1897 á 47,24 por mil en 1901, siendo de 2.800 el exceso de las defunciones sobre los nacimientos en dicho período de tiempo. Agrega el corresponsal que ha tenido gran parte en aquella aterradora cifra las afecciones del aparato respiratorio y la deficiencia en la alimentación de las clases pobres, que pagan el pan, la carne, etc., más caros que en París y Londres.

También dice entra por mucho, como causante de insalubridad, el defectuoso sistema de alcantarillado.

Otras cosas escribe el corresponsal que no creemos conveniente reproducir. Para edificación de los lectores bastará sin duda lo transcrito.

## Los belgas en Marruecos

Llegan aclaraciones respecto al rumor de que el rey Leopoldo de Bélgica abrigaba intentos de hacerse proclamar soberano de Marruecos, como medio de evitar las discordias internacionales relativas al reparto del decadente imperio mogrebino.

Lo ocurrido es lo siguiente: dicho monarca solicitó del gobierno francés que se le reconociera en Marruecos una esfera de acción al Sur del monte Atlas, en la hipótesis de que Francia se apoderase de Marruecos.

En compensación á tal privilegio, un poderoso Sindicato belga, presidido por el rey Leopoldo, favoreciera, dentro siempre de la mencionada hipótesis, cuantas empresas industriales promoviesen en Marruecos los franceses.

Todo iba bien, pero se enteró Inglaterra y tiró, como se suele decir, de la manta, dejando al descubierto esos planes... y todo ello ha quedado en agua de cercajas.

## CONGRESO INDIO

Desde 1885 reúne anualmente, en distintos puntos de la India, el Congreso Nacional, cuya finalidad es obtener iguales derechos para los indígenas que para los ingleses. Están al frente de dicho movimiento nacionalista las clases superiores de aquel país, las cuales, por medio de sus representantes, han pedido en la última asamblea, reunida á fines de Diciembre próximo pasado, que los indios, ó indos, sean admitidos bajo pie de igualdad con los ingleses, en los cargos del Estado, y los diplomáticos que los de sus similares de la Gran Bretaña.

Hasta ahora no se dan por enterados los ingleses de ese estado importante de opinión, que sólo la prensa indígena refleja. *L'Italia del Popolo*, de Milán, al dar cuenta de él termina con estas hermosas palabras: *Non importa javanti!*

## TELEGRAMAS DE LA COSTA

(DE NUESTROS CORRESPONSALES)

### El puerto de Bilbao.

Bilbao 19 (5,40 t.)

Se ha celebrado en la Cámara de Comercio una importantísima reunión, á la que han asistido representantes de todos los elementos productores, comerciales é industriales de esta región, convocados por la Junta de Obras del puerto.

El objeto era exponer á los reunidos el proyecto de establecer grandes depósitos comerciales en este puerto una vez se consiga que sea declarado franco.

Todos los concurrentes acogieron la idea con grande entusiasmo, y en su vista se nombró una Comisión nominadora que á su vez designará á la Comisión ejecutiva encargada de gestionar la realización de estos proyectos.—Corresponsal.

### La pesca en Málaga.

Málaga 17 (4 t.)

Con el fin de solucionar las diferencias existentes entre los pescadores, la Junta de pesca ha enviado á la aprobación del ministro los nuevos límites en que debe efectuarse la pesca del bon.

Constituyen dichos límites una línea quebrada que se apoya en Calaburra, Torrebermeja, Torre molinos y Torrox.

Esta solución ha sido bien recibida por los pescadores.—Corresponsal.

### El «Pelayo» en Almería

Almería 19.

Ha llegado, procedente de Málaga, sin novedad, el acorazado «Pelayo».

En obsequio de su oficialidad se preparan por distinguidas sociedades de esta capital, algunas fiestas que prometen resultar muy brillantes.

El «Pelayo» marchará después á Cartagena y Alicante.—Corresponsal.

## DILEMA GRAVE

El Sr. Romero Robledo, que según cuentan las crónicas «viene muy batallador», ha planteado al Gobierno y á la Corona sin ambages ni rodeos, este grave dilema: ó el presidente del Consejo de ministros cambia de rumbo, ó el Rey jurará la Constitución con las tropas y el motín en las calles.

Tiene más importancia de lo que á primera vista parece esa especie de profecía, y sus efectos se han dejado sentir en el acto, en el seno del Gobierno, supuesto que se habla de crisis ministerial y crisis muy honda.

Soplan vientos de tempestad; hay miedo; se presiente el peligro á algo que amenaza devorar lo existente.

Los ministros están desazonados; van, vienen, se agitan, bullen, confieren, pero el mal no se remedia ni atenúa.

Se ha perdido un tiempo precioso, según vemos todos, y ha puntualizado más especialmente otro ilustre prócer. No queda en pie ningún prestigio; los poderes públicos van, derechos como una bala, al caos.

Milagro será que no vuelvan á suspender las Cortes otra vez sus tareas antes de lo que generalmente se piensa. El Gobierno creía que podría vivir abriéndolas un poco más, y ahora resulta que para no sucumbir antes de lo «estipulado» tendrá que volverlas á cerrar á escape y corriendo.

Todo hace creer que estamos abocados á grandes novedades, y lo que se debe desear es que no sean tales y tantas, que no quede en pie nada que tenga algún prestigio popular.

El Gobierno, que se puso la venda des-

de el principio, se obstina en tener tapados los ojos, y no ve ni lo que á él partícipalmente le interesa, ni lo que afecta al país ni á la monarquía.

Parece que está próxima á sonar la hora fatal para los partidos del turno. En el salvéese quien pueda dado por el Sr. Romero Robledo van incluidos todos los pasajeros. El supremo afán de vivir es superior á todo género de consideraciones.

O sucumben los del turno ó perece la monarquía. El dilema es claro, terminante y preciso, y como la elección no es dudosa, dicho se está que la vieja política del turno está con la muerte al ojo.

Eso explica las convulsiones epilépticas del sivelismo y los estremecimientos fínebres del partido gobernante.

Estas Cortes no se vuelven á reunir para votar los proyectos pendientes, sino para rezar el oficio de difuntos.

## La escuadra de De Maigret

El 16 salió de Tolón, por la tarde, la escuadra francesa del Mediterráneo, á las órdenes del almirante De Maigret, con libertad suficiente por parte de ésta para disponer casi como él le plazca las próximas maniobras de sus buques. Deseo que comenzarán las indicadas maniobras por una serie de evoluciones de los cruceros y acorazados, derivadas de ciertos supuestos tácticos. En cuanto á los buques ligeros, conjeturábase en Tolón que permanecerán á la vista de los semáforos de la costa, y dedicándose á prácticas, tan variadas como interesantes de señales y marchas nocturnas.

## El comercio anglo-japonés

La Cámara de Comercio de Londres acordó hace algún tiempo celebrar un banquete, mensual, en el que pudieran tratarse, seguramente con mayor lucidez que sin banquete, los asuntos comerciales de actualidad. En el tercero de dichos solemnes actos se ha discutido amistosamente el tema anglo-japonés, y en presencia de altos representantes del imperio del Sol Naciente, Mr. Longford hizo la apología del porvenir de adelanto industrial del Japón, é invitó á sus compatriotas—los de Mr. Longford—á tomar parte activa en la Exposición Universal de Osaaka,—la Manchester japonesa, según él dijo— que debe inaugurarse el próximo año, y á la cual concurrirán sin falta las naciones que poquito á poco van suplantando á la Gran Bretaña en los mercados del mundo, el japonés inclusive.

## No «Alice», sino «Meteor»

«Mi gozo en un pozo», podrá decir la hija de Mr. Roosevelt, é juzgar por lo que se lee en la edición del *Herald*, de París, correspondiente al 16. En efecto, la casa central de aquella publicación en Nueva York telegrafió el 15 á su hijuela parisiense: «El *Herald* mañana anunciará definitivamente el nombre del yate del Kaiser que se construye aquí. Será «Meteor», no «Alice», como se noticié».

¿Qué habrá pasado aquí? ¿Era quizás un tanto la noticia, reproducida por toda la prensa, de que la imperial embarcación iba á llamarse como su madrina? En este caso los ha salido el cálculo á los tanteadores un poquito desigual.

## AVERÍAS DE UN CAÑONERO INGLÉS

En el puerto de Devonport ocurrió hace pocos días un choque entre el cañonero «Teess» y un vaporcito, resultando el primero con averías de consideración. Aunque, con auxilio de sus propias bombas pudo sostenerse á flote, no hubo más remedio que remolcarlo aprisa y corriendo á los astilleros inmediatos, donde ha sido examinado á atentamente, pudiendo verse que los desperfectos sufridos por dicho cañonero necesitarán algún tiempo para su reparación. Muchos creen que toda la culpa del percance la tiene el patrón del vaporcito que estaba distraído en el momento de ocurrir el accidente.

## El Kaiser y «Uncle Sam»

El *Candid Friend*—¿el resultado candidato de verdad?—afirma que si la visita del Príncipe Enrique á los Estados Unidos tiene el brillante éxito que se cree, el Emperador alemán en persona cruzará el Atlántico para estrechar en sus brazos al presidente Roosevelt en el próximo otoño, añadiendo que el cable ha transmitido ya á este efecto no pocos despachos diplomáticos durante estas últimas semanas. Parece que Guillermo II se propone, en caso de que el plan se lleve á feliz término, entrar en el puerto de Nueva York á bordo del «Hohenzollern» y acompañado de una formidable escuadra, en cuya composición entrarán todos los principales acorazados, cruceros y destroyers de la ya numerosa Armada germánica.

## ¿Se enmiendan los chinos?

Entre los europeos residentes y transeúntes en Pekín ha producido cierta agradable sorpresa, no desprovista de instintiva desconfianza, la publicación de dos edictos imperiales, debidos, en grandísima parte, á indicaciones del nuevo ministro francés en el Celeste Imperio. Por el primer edicto se intima energicamente á los funcionarios oficiales su deber de amparar los derechos de los chinos cristianos y tratarlos bajo pie de perfecta igualdad con los devotos de Confucio. Por el segundo edicto se depone á gran número de empleados, algunos de gran significación, cómplices de los feroces boxers, y se les encarga, por lo mismo, de toda transacción con los elementos «bárbaros», es decir, europeos.

## EL CAPITAN EVANS

Es cosa resuelta, al parecer, que sea el capitán Evans, de la Marina militar norteamericana, quien salga al encuentro del príncipe Enrique de Prusia, al frente de una escuadra compuesta del «Hulose», «Cincinatti», «Olympia», «Hartford» y «Michias». La escuadra saludará al príncipe al cañón, al aproximarse el «Hohenzollern»; el capitán Evans ofrecerá sus respetos al príncipe alemán, y le acompañará á Washington y á los astilleros donde debe verificarse la botadura del nuevo yate imperial.

Órtese que con el capitán Evans, irá, en representación del Ejército norteamericano, el general Brooke. El presidente no irá probablemente á New York, contentándose con mandar su representante especial que salude al príncipe Enrique en su nombre.

EN EL ABANICO

## UN MICO PRECOZ

Un desventurado niño de ocho años ingresó ayer en el departamento llamado de los micos en el ergot carcelario, para cumplir «en el Abanico» la quincena reglamentaria.

Su crimen, ó su delito, será, de seguro, hijo de la necesidad ó de las circunstancias especiales en que su existencia se agita ó mueve.

Ese niño colocado en otras condiciones, en vez de escamotear relojes, ó robar pañuelos, habría podido desarrollar sus aptitudes infantiles en otro género de iniciativas.

Es un ser que la sociedad coloca fuera de la ley demasiado pronto, supuesto que el precoz delincuente no puede tener noción, ni siquiera ideas, de lo que es la Ley.

Bien á pesar suyo lo va á aprender ahora. La Ley es una cosa que le impide vivir, que le niega el derecho á la libertad. La Ley le dio, por el conducto hostil de un carcelero, que él es un ser indigno, un desheredado del destino, un venecido.

Lo que oír y verá en la cárcel ese pobrecito niño, dejará en su cerebro huellas imborrables para toda la vida. En vez de ir al Instituto ó á la U-iversidad, va «al Abanico» donde muy pronto cursará los estudios para doctorarse como ratero consumado.

¿No tiene el Estado otros deberes que cumplir con ese niño, que el de reclutarlo en una cárcel en edad tan tierna? ¿No hay asilos, colegios, centros benéficos donde esa tierna inteligencia pueda despojarse de los sedimentos nocivos que le rodean?

Auneta pensar lo fácilmente se abren las puertas de una cárcel á estas pobres criaturas, que tienen la desgracia de nacer y vivir en la nauseabunda atmósfera de la miseria, primer eslabón en la dura cadena del crimen.

Abel Imart.

## Los presupuestos de Portugal

Están de enhorabuena nuestros vecinos de Occidente, puesto que si bien saldan aún con déficit sus presupuestos, no es aquí tan crecido como en años anteriores, lo cual no deja de ser un buen síntoma de regeneración de las finanzas lusitanas. En efecto, según lo telegrafado á un periódico londinense por un corresponsal en Lisboa, en los presupuestos últimamente presentados en el Parlamento portugués figuran los ingresos por 54.913 contos de reis, y los gastos por 55.863, siendo el déficit resultante inferior al de los presupuestos anteriores á este de que hablamos en 1.279 contos de reis, poco más ó menos.

OBSERVACIONES AL PROYECTO

DE

## LEY CONSTITUTIVA DE LA ARMADA

XII

Del Cuerpo de Directores maquinistas.

V

Los ayudantes de ingenieros de la Marina inglesa ascienden al empleo de ingenieros á los cuatro, cinco y seis años, respectivamente, según que han obtenido al final de los estudios certificados de primera, segunda y tercera clase. Del empleo de ingeniero á los superiores los ascensos se conceden con ocasión de vacantes, si bien en cada empleo aumentan los sueldos por años de efectividad. No detallo estos aumentos, ni la edad de retiros, ni las gratificaciones asignadas á determinados destinos por no ser pertinente el objeto de este trabajo.

Cuenta también la marina inglesa con ayudantes de ingenieros eventuales, para cuyo ingreso necesita el interesado tener más de veinte y menos de veintiocho años. Debe acreditar cuatro años de práctica en fábrica de maquinaria, presentar certificado de su habilidad de mecánico, y sufrir examen en que pruebe su aptitud. Igualmente, dentro de la edad indicada, pueden concurrir á las oposiciones los ajustadores y delineadores que hayan servido en los arsenales del Estado y aprobado en sus escuelas cuatro cursos anuales, si el ingeniero jefe del establecimiento los califica de idóneos para el concurso.

A los cuatro años de ayudante eventual se puede solicitar examen para el empleo de ingeniero efectivo, al cual ascienden los aprobados cumplidos seis años en la clase. Los que transcurrido este plazo no prestan el examen son separados del servicio (1).

Por último, existe un Cuerpo de suboficiales que, bajo la inspección de los ingenieros, tiene á su cargo en los buques el manejo y cuidado de las máquinas y calderas, razón por que lo denominamos de maquinistas ó conductores de máquinas, traduciéndose de este modo la frase inglesa *Engine Room Artificers*. Este cuerpo subalterno lo constituyen seis empleos, cuatro de maquinistas de 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª clase, y dos de maquinistas jefes de 1.ª y 2.ª clase.

La edad de ingreso es la comprendida entre veintuno y veintiocho años y se requiere que los aspirantes sean ajustadores ó caldereros. Ante una junta compuesta de un inspector de máquinas y de un ingeniero jefe, presidida por un capitán de navío, prestan examen, cuya parte teórica se reduce á las cuatro reglas de aritmética; y la práctica al manejo de las diferentes máquinas marinas, al conocimiento de las medidas que deben tomarse en caso de averías y de las preventivas para el buen funcionamiento de dichas máquinas. Aprobados en este examen, obtienen el nombramiento de maquinistas provisionales de cuarta clase, y al año de servicio, si logran ser filiado del ingeniero jefe del buque con el visto bueno del comandante, en que se declare que pueden encargarse de la guardia en la cámara de máquinas, y resultan aprobados en nuevo examen, se les nombra maquinistas efectivos de cuarta clase.

Cumplidos tres años en este empleo, incluso el de pruebas, ascienden á maquinistas de tercera clase, y á los siete años de servicio en ambos empleos á maquinistas de segunda clase. Para el ascenso á maquinistas de primera clase se exigen doce años de servicio en el Cuerpo, y además contraer el compromiso de servir por nuevo plazo de diez años.

El empleo de maquinista jefe de segunda clase se confiere á quien cuenta ocho años de maquinista, de ellos cinco embarcado, y presta examen de aritmética, acredita idea general de la construcción y manejo de las máquinas y calderas, y detallado de las medidas que deben adoptarse en casos de averías en unas y otras. A los seis años de antigüedad en este empleo, se asciende á maquinista jefe de primera clase.

(1) Orden de 5 de Abril de 1894.

Por disposición reciente de 1.º de Mayo de 1897, se ha creado el empleo de Artífices Encargados, que traduciré de ingenieros prácticos, al cual pueden aspirar los maquinistas y jefes con más de diez años de servicios y de treinta y cinco de edad que prueben conocimientos más amplios mediante examen.

La falta de aspirantes á ingreso en la escuela oficial de Keyham, ha motivado, según expuso Mr. Morison en discurso leído el año 1900 ante la Sociedad de Ingenieros mecánicos, la admisión de ayudantes de ingenieros eventuales, que á los seis años ascienden, como he dicho, á ingenieros efectivos con todos los derechos del empleo, no obstante que poseen menos conocimientos que los procedentes de la escuela del arsenal de Devonport.

Las medidas opinas con fundamento mister Morison que pueden ocasionar en el tiempo la clausura gradual de la escuela de Keyham, sobre todo para aquellos que no aspiren á seguir el curso complementario del Real Colegio Naval de Greenwich, porque natural es que las familias opten por los estudios privados que son menos costosos. Según cálculos aproximados de Mr. Morison los gastos para alcanzar los empleos de guardia marina y de ayudante provisional de ingenieros, importan respectivamente 494 y 576 libras esterlinas.

No hay sino considerar la importancia de los estudios teóricos prácticos de los alumnos oficiales en la escuela de Keyham durante los cinco años de enseñanza, en los cuales realizan trabajos manuales en los talleres del arsenal de Devonport, toman parte en las obras de construcción y reparación de máquinas y calderas de los buques, y se ejercitan en la práctica de maniobras á bordo del cañonero torpedero «Sharpshooters». No hay sino considerar que en el quinto año de estudios los expresados alumnos oficiales dedican dos meses exclusivamente á prácticas de construcción y reparación de máquinas, y cinco á los trabajos de delineación y de proyectos originales, para comprender el fundamento con que se lamenta Mr. Morison de que las necesidades del servicio hayan obligado á que se intercalen con estos ingenieros otros sin instrucción tan sólida.

Por todo lo expuesto, mi opinión es, como ya he indicado, de que, aparte de los últimos detalles, se organice el personal de maquinistas, de nuestra Armada en forma muy semejante á la que existe en Alemania é Inglaterra. Esto es, que lo constituyan dos Cuerpos: uno de clases subalternas con la denominación de maquinistas ó conductores de maquinistas, encargados de las guardias en las cámaras de las máquinas, y cuyo empleo más alto pudiera asimilarse á alférez de fragata; y otro Cuerpo de oficiales con mayor instrucción, que importa poco se titule de Ingenieros mecánicos ó de directores de máquinas, después de las prácticas convenientes, tuviera á su cargo durante el servicio de guardias la inspección de la maquinaria de á bordo. Un número muy reducido de este último Cuerpo, sacado de los que más se distinguieran en los estudios, como sucede en Inglaterra, adquiriría la instrucción superior necesaria para ponerse, al cabo de ciertos años de navegación, al frente de los talleres, y en su día del servicio de maquinaria de los arsenales, desempeñar el profesor en las escuelas, y servir destino en las Juntas de construcción y ministerio de Marina.

En decir, que opino por la separación completa de los Cuerpos de Ingenieros y de maquinistas de nuestra Armada, figurando en los Arsenales jefes superiores de uno y otro Cuerpo al frente de los respectivos servicios, con la misma independencia que hoy tienen los jefes de Artillería y de Ingenieros, sistema seguido en todas las naciones, excepto Francia.

No tan sólo resultado conforme al deseo una organización muy semejante á la inglesa, con el dictamen que el profesor de la Escuela Naval de Annapolis emitió el año 1880, cuya síntesis he transcrito en otro artículo (1), sino que también lo estoy con la opinión que el contralmirante Melville, antiguo ingeniero en jefe de la Marina norteamericana, ha expuesto en documento oficial recientemente. En su Memoria anual, fechada el 1.º de Octubre último, en que se vislumbra el fracaso previsto fuera de los Estados Unidos, de la fusión resultada en este país el año 1899 de los Ingenieros y los oficiales de Marina, Melville «hace el mayor elogio de la enseñanza que reciben los ingenieros ingleses en sus Arsenales, y especialmente en su Escuela de Keyham, é indica que nada tan bueno existe en los Estados Unidos.» (2)

¿Más cómo podrá realizarse en España una organización semejante á la inglesa? Ya en otro lugar he indicado, y repito en éste, que hoy por hoy no estimo que existan en nuestro país los elementos necesarios. Por esto juzgo indispensable que, á imitación de lo que se hizo en la segunda mitad del siglo XVIII respecto á los constructores de buques, se traigan contratados á perpetuidad ó en otra forma, varios ingenieros notables del extranjero, y algunos maestros si fueran precisos, para que los primeros sean los jefes técnicos de las factorías de nuestros arsenales y del servicio del ramo, y bajo su dirección y enseñanza se organicen el Cuerpo patentado de ingenieros mecánicos ó directores de maquinistas, y el subalterno de conductores de máquinas ó maquinistas.

Hay, con más motivo que cuando se expidió el Real decreto de 22 de Mayo de 1850, que no tuvo cumplido efecto, sin que disposición terminante lo derogara, aunque sí indirecta del año 1852, hace falta la organización de los cuerpos de ingenieros mecánicos y de maquinistas de vapor que allí se ordena, para que en nuestros arsenales se logre la independencia técnica entre el importante ramo de la industria de máquinas y el transcendental de la construcción de buques; y para que exista á bordo un personal reducido con instrucción superior al más numeroso de conductores de máquinas, ya que como dice Sir White, «todas las grandes acorazadas deben tener y tienen en la marina inglesa talleres mecánicos montados con considerable número de herramientas y útiles de las dimensiones precisas para las reparaciones ordinarias, siendo mayor cada día la tendencia á la multiplicación de máquinas y disminución del trabajo manual á bordo, hasta un límite que no merece la aprobación general (3).»

En el próximo artículo expondré la radical reforma realizada en los Estados Unidos en el Cuerpo de maquinistas, cuyos ventajas aparecen hoy muy dudosas, á los dos años de ensayo, á los más decididos partidarios de que se planteara el sistema.

Pelayo Alcalá Galiano.

JUNTA DE FOMENTO NAVAL

Verifícase ayer, á las cinco de la tarde, en el despacho del señor subsecretario del ministerio de Marina, el solemne acto de presentación de las subdelegaciones de los diez distritos de esta corte al excelentísimo señor duque de Veragua. Antes de proceder á ella, D. Damián Isern, presidente de la Delegación provincial de Madrid, dirigió la palabra al señor ministro de Marina,

que presidía en dicha solemnidad, y en conmovedoras y patrióticas frases expuso la importancia del elemento naval en el pasado y el porvenir de la patria, que tiene—dijo—suficientes energías para crear una escuadra de combate proporcionada á sus medios, pero adecuada también á sus necesidades. Levantóse el duque para agradecer las palabras del Sr. Isern y ofrecerse como partidario y protector entusiasta de la idea que persigue el Fomento Naval. Generales salvas de aplausos coronaron el hermoso discurso de D. Damián Isern y las oportunas declaraciones del ministro.

A propuesta del indicado Sr. Isern, y ya levantada la sesión, el señor secretario de la Delegación provincial leyó los nombres de las personas que constituyen las Juntas locales de cada uno de los distritos de la corte, cuyos presidentes son: D. Manuel Isidro de la Torre, D. José Ibáñez Marín, conde de San Luis, D. Fernando Aznar de la Torre, D. Adolfo de Herrera, don José de Cárdenas, D. Joaquín de la Llave, don Zolito Espajo, D. Angel Fernández Otero y duque de Bivona.

Como dignos vocales de las expresadas juntas ó subdelegaciones, figuran: D. José de la Puente, capitán de navío; D. Juan B. Aznar, teniente de navío; D. Florencio Echenique, jefe superior de Administración; D. Baldomero Bonet, D. León Vega, D. Francisco Aguiló y D. Lorenzo Moret, catedráticos; D. José Zahoreo y don Bernardo Santos, escritores; D. Joaquín Pavón, D. Emilio F. Odars, D. Isidoro Gómez Herro, D. Juan Salazar, D. Angel Salcedo, D. Francisco Cabrerizo, D. José Luis Albarada, D. Luis de León, D. Juan P. Oriado y Domínguez y don Pedro Alvarez Velluti, abogados; y muchas otras notabilidades del foro y de la medicina cuyos nombres sentimos no recordar, y que en su mayoría concurrían al acto.

Hechas las presentaciones mutuas de los mismos, para que tuvieran ocasión de conocerse antes de cooperar, en cada distrito, á la obra de progreso del Fomento Naval, el Sr. Isern fué introduciéndolos en el despacho del señor duque de Veragua, á quien los presentó particularmente, mercedendo cada uno un atento saludo del señor ministro, y retirándose del palacio de Godoy á las seis y media favorablemente impresionados por lo que acabábamos de ver y oír, y creídos todos de que, á no torcerse la plausible iniciativa del Fomento Naval y de su digno representante en esta provincia Sr. Isern, España verá cumplidos en plazo relativamente breve los deseos de cuantos nos afanamos por que recobre, con su poder en la mar, los prestigios de que es digna por su historia y condiciones especiales.

CUENTO

LA RABONA

D. Plácido les hizo rezar las oraciones de la tarde, les ordenó ponerse en pie, nombró á cinco ó seis niños de diversas edades, los más aplicados y despiertos, que debían quedarse al repaso, y dió la voz de asueto para todos los demás.

Aquellos angelitos, aprisionados en la escuela durante varias horas, salieron de ella en ordenada maniobra militar, marcando el paso sobre el entarimado, que retumbó sonoro en monótono compás.

Cuando pisaron suelo firme y les saludaron las auras libres del campo se descompuso aquel orden artificial y se despararon á la desbandada como pajarillos prisioneros que han encontrado torcido ó roto un alambre de la jaula.

Allí quedaron los alumnos predilectos y les dijo D. Plácido como para explicarles el por qué les robaba algunos momentos de la hermosa libertad que ya gozaban los otros compañeros:

—Os he retenido para comunicaros que he tenido oficial anuncio de que mañana vendrán á los exámenes el señor inspector y los señores de la Junta municipal. Debo advertiros que debéis acudir puntualmente, poniendo gran prurito en el aseo y arreglo de vuestras personas.

Modestos pero no encogidos, solícitos aunque no audaces ni acrevidos, habreis de presentaros cuando se os nombre; contestareis con aplomo, pero sin alarde de pedante confianza, cuando se pregunte; os sentareis cuando se os ordene, aunque hayáis sido objeto de plácemes por parte de algún señor del tribunal.

Después de dicho esto, formó á aquellos alumnos escogidos de pie ante el encerado y les hizo con rapidez cien preguntas de diversas materias, que á pesar de su heterogeneidad, iban dirigidas con cierta sinderesis de la inteligencia, obediendo á un plan donde la inducción y deducción hábilmente aparejadas constituían un sistema pedagógico de excelentes resultados. —Excusado es decir que, como era de esperar, Robertito Fondales, el hijo del carbonero de la montaña, descoló sobre todos por la rapidez y acierto en las contestaciones que parecían preparadas como los sorprendentes quites académicos de la esgrima en un asalto de público festejo.

A las interrogaciones súptas y de un enigmático laconismo que le fueron dirigidas por el profesor, como granecado fuego que caía sobre aquellas infantiles inteligencias ó las preguntas contestadas por algunos de los compañeros, les daba él inmediata respuesta sintética y exacta.

Se habló de la aritmética y rápidamente se resolvieron problemas que parecían acertijos por lo artísticamente presentados; se dibujó en el encerado una circunferencia más ó menos exacta, y sobre ésta se trazaron las diversas líneas y ángulos que se pueden inscribir ó describir; después se transformó la circunferencia deprimiendo sus arcos inferior y superior en un trazado representativo de la esfera terrestre, y en ella se fueron indicando, con previa definición, hemisferios, polos, segmentos, grados, cuadrantes, meridianos, etc.

Más tarde se habló de historia, citando los principales acontecimientos con la velocidad vertiginosa con que pasan á nuestra vista las imágenes de un velotiscopio. Luego, del nombre de un objeto se dedujo sus relaciones con otros, y se analizaron las pasiones y acciones de que era susceptible el individuo que lo contemplase.

En estos ejercicios salían á relucir elementos de todas las ciencias.

En fin, toda una enciclopedia brotó de aquellas cabezitas de párvulos. Despidiólos cariñoso el domine, y muy especialmente á Robertito, recomendándoles puntualidad para el día siguiente y repaso para aquella noche. Ya ésta cercana, bulliciosos y atolondrados salieron de la escuela, tomando cada uno diversa dirección.

D. Plácido, frotándose las manos, los siguió con la vista desde la puerta, y dijo entre dientes:

—¡Queridos hijos, Dios os haga felices! Y ese diablillo de Robertito ¡qué obediente y aplicado es! ¡Oh! Si el padre fuera menos pobre y yo más sabio, llegaría lejos ese niño...

A la hora reglamentaria se abrió la escuela, toda algofidada y resplandeciente. Parecía que todos los objetos habían sido barnizados; hasta la cara del maestro tenía no sé qué de plácido y brillante; había suprimido su gorro de pana, y su venerable calva aparecía como pulimentada.

El retrato del Rey y la imagen de Cristo crucificado, que pendían bajo el dosel de rojo damasco de algodón, se dejaron ver distintamente al ser desfundados de la gasa en que cotidianamente se encontraban envueltos con el velo del misterio, cual la efigie de Iiss en los templos paganos.

Fueron llegando todos los niños con sus trajes domingueros y acicalados cuidadosamente por las madres, que en su sencillez daban al acto que había de verificarse, una importancia abultada por cavilaciones maternales.

Cuando sonó la hora de la clase en el reloj de las Casas Consistoriales, impuso silencio el maestro á sus alumnos, les ordenó acomodarse en sus puestos y comenzó á pasar lista mirando simultáneamente al papel y á los legares que debían ocupar los niños. Estos contestaban con la académica frase de: «Servidor de Dios y de usted».

Llegó en su lectura hasta el nombre de Robertito Fondales, que no contestó.

Miró al asiento habitual de éste y lo vió vacío. Entonces tendió su asombrada mirada por la totalidad de la clase.

Allá en un banco, al final, y por encima de la cabeza de todos, vió alzarse un bracito con la mano levantada y el índice dirigido al techo.

—Hable usted, Sr. Galindo, hable usted,—dijo D. Plácido.

Y se puso de pie un rapazuelo de seis á siete años, de ojos vivos y alegres, de moñudos carrillos, como la cáscara de melocotón sazonado, y dijo con ese sonsonete atiplado con que se recitan las lecciones de memoria:

—El niño Robertito ha hecho hoy rabona, porque anoche cuando fué de la escuela á su casa tuvo que pasar por el bosque y se lo comieron los lobos.

Ricardo Santa Cruz.

EL ACORAZADO MODERNO

SU HISTORIA

I

Mucho sorprende y admira el ánimo de los profanos la contemplación de una de esas fortalezas flotantes de nuestros días, á las que llamamos acorazados. Motivo es de estudio profundísimo para el oficial de Marina la vista de esos buques poderosos, á bordo de los cuales se cuentan casi por centenares las máquinas, por docenas los cañones y por un número asombroso de centímetros el espesor de las corazas.

El acorazado moderno es la prueba más elocuente de hasta qué punto puede llegar el hombre, merced á un estudio constante y minucioso, á una constancia para la que los años no son, á una sutileza de ingenio que pasma y admira, aun á los entendimientos más preclaros. Si el acorazado es la manifestación más genuina del progreso material de los actuales tiempos, pues el reunir en una sola embarcación un máximo fabuloso de potencia ofensiva y defensiva, y una velocidad nada escasa, es, á no dudarlo, la empresa más gigantesca á que puede dar cima el ingeniero naval.

Aunque la idea sea algo extravagante, juzgo que ayuda á la claridad, condición muy estimable en todas las cosas, el dar una como definición de lo que el acorazado sea. Nosotros entendemos por tal á un buque de gran desplazamiento, velocidad absolutamente moderada, radio de acción regular y dotación bien completa. Sus condiciones características son: gruesas corazas, piezas de gran calibre, tubos de lanzar torpedos, defensas contra torpederos, consistentes principalmente en artillería ligera y de tiro rápido, y mucha estabilidad. Digamos cuatro palabras como explicación de los conceptos que acabamos de verter.

El acorazado es necesario que tenga un gran desplazamiento, porque ha de montar piezas de gran calibre, ha de llevar numerosa artillería de calibre mediano, y ha de estar protegido por gruesas corazas, cuyo peso ascende muy presto á varios miles de toneladas. Además, si no tuviese una manga y un calado respetables, carecería de la firmeza que requiere el tiro, y sería desde aquel momento muy deficiente.

La velocidad de un acorazado basta que sea absolutamente moderada, es decir, que sin llegar á los 22 y 23 nudos de marcha de los cruceros, su andar oscile entre 17 y 19 nudos, con lo que podrá desempeñar debidamente su misión.

Viene muy adecuado al presente caso un notable párrafo del ilustrado capitán de fragata de nuestra Armada Sr. Rubio y Muñoz. Dice así: «El acorazado no está llamado á establecer record de ligereza. La demanda de velocidades extraordinarias, ha llegado hasta crear tipos especiales en la Marina (el crucero y el torpedero), y á ellos se encomiendan las empresas que se basan en el factor velocidad. Pero jamás se alcanza ésta en el grado sumo sin sacrificios casi radicales de toda otra condición saliente del armónico conjunto de propiedades esenciales ya que decenas de velocidad cuestan miles de caballos de fuerza, y éstos miles de toneladas de espacio, que á su vez se manester defender con otros miles de kilogramos de acero, y así sucesivamente, en círculo vicioso, se debate el ingeniero, que á veces por tan efímero resultado reduce espesores, limita resistencias, disminuye condiciones maríneas, para que más tarde en el trance supremo de un combate, la suciedad de los fondos, la mala calidad del carbón ú otro de los factores propios de las contingencias de la práctica, cual nuevos coeficientes imprevistos, introducidos al momento en su fórmula algebraica, desbaratan el problema que se creyó resolver».

La velocidad ocupa, pues, en el acorazado un lugar secundario, si bien es cierto que los adelantos realizados en la construcción de los actuales y de los blindajes, y el admirable progreso que se ha cumplido en punto á calderas y máquinas marinas, han hecho bastante compatible esta condición secundaria del andar con las principales de la potencia ofensiva y defensiva. Un ejemplo elocuente de este cambio lo tenemos en los acorazados británicos de 12.950 toneladas tipo «Canopus», calificados por algunos de acorazados-acruceros, y en los yanquis del tipo «Georgie», y sobre todo en el tipo italiano «Caniberti»; á quien se deben los planos de una especie de acorazado de grandísima velocidad, planos que acaban de ser aprobados por el Consejo superior de la Flota italiana.

Se ha dicho también que el radio de acción de un acorazado debe ser cuando menos regular, y esto se comprende fácilmente, si se considera que el que no reuniese esta condición no podría efectuar largas travesías sin ir acompañado de barcos carboneros, los cuales, sin sien-

do de gran velocidad, son una rémora continua en las escuadras.

La dotación ha de ser muy completa, pues ha de tener el número de hombres necesario para poder practicar un desembarco, armar las chapas ó lanzas al abordaje, sin que por esto queden desatendidos los múltiples servicios de á bordo.

Se indicaban como características del buque acorazado:

1.º Las gruesas corazas: por eso se le llama acorazado, porque debe estar protegido así de la artillería mediana como de la gruesa.

2.º Piezas de gran calibre y tubos lanza-torpedos: pues si algún barco ha de tenerla, es sin duda ninguna el que nos ocupa.

3.º Defensas contra torpederos: esta condición es esencial en todo buque de combate, y el acorazado, que no puede valerse de la velocidad para defenderse de los ataques que le dirijen los torpederos y destructores, ha de reunir en sí poderosa artillería de tiro rápido, proyectores eléctricos y poderosos medios para la descubierta, á fin de que un diminuto torpedero, por ejemplo, no dé al traste con su solosal poder.

4.º Mucha estabilidad: pues tal requieren sus condiciones maríneas y también de combate. El acorazado, dice el vicelmirante francés Guverville, se diferencia del crucero blindado, principalmente por su mayor estabilidad, por tener un como caja de flotabilidad blindada y limitada por un sistema de compartimentación perfectísimo que asegura, según frase del susodicho almirante, su flotabilidad aun después de averiar.

Tales son las condiciones que requiere el acorazado, y el que las posee, es con toda seguridad la primera entidad, la base principal de una flota de combate. Sus servicios son cosmopolitas, puede substituir sin desventaja á muchos otros tipos, y no son pocos los casos en que no tiene substituto, como muy sabiamente lo dejó consignado el malogrado capitán de navío de nuestra Armada Sr. Bustamante cuando en uno de sus brillantes y profundos artículos se expresó en estos términos: «Una nación sin colonias debería considerar al acorazado, comparándole con el crucero, desde este punto de vista: Una escuadra acorazada bombardea, por ejemplo, en pleno día la ciudad de Barcelona, y acuden á defenderla ó bien 1/2 N. buques de mayor potencia, con sus tripulaciones y artillería al descubierto, ó bien 1/2 N. buques de mayor potencia, con blindaje total, con protección, que resguarda unes y otros. ¿Cuál de estas dos escuadras tendría más probabilidades de salvar la ciudad? Si en lugar del crucero tipo «Reina Regente» se considera el crucero con faja tipo «Orlando», el problema se reduce á igual resultado desfavorable. La opinión autoritadísima del ilustre Bustamante, tan claramente manifestada, corta de raíz toda discusión.

Reservamos para otros artículos el decir cuatro palabras acerca de los principales tipos de buques acorazados hoy existentes, y el trazar á grandes rasgos su historia y sucesivo desarrollo.

José M. de Galdá.

(Continuará.)

LA INFANTA DOÑA CRISTINA

Ayer mañana á las ocho falleció en su casa de la calle de Ferraz, la infanta doña María Cristina, rodeada de sus nietos D. Fernando, doña María Cristina y doña María Pía, hijos del difunto duque de Dural.

La finada era hija del infante D. Francisco de Paula, duque de Osídiz, y de la infanta Doña Carlota, hermana de la reina gobernadora, doña María Cristina de Borbón.

Hermanos de la finada eran S. M. el Rey don Francisco de Asís; el infante D. Enrique, muerto en el famoso desafío del duque de Montpensier; la infanta Luisa Teresa, duquesa de Sessa, que falleció recientemente; la infanta Josefina, que casó con el Sr. Güell y Renté, y la Infanta Amelia, que casó con el príncipe Adalberto de Baviera.

La infanta doña Cristina contrajo matrimonio en Madrid el 19 de Noviembre de 1860 con el infante D. Sebastián Gabriel de Borbón y Braganza, que falleció en París el 14 de Febrero de 1875.

De este matrimonio nacieron cuatro hijos: don Alfonso de Borbón, duque de Marchena, D. Alfonso, y los ya fallecidos D. Pedro duque de Dural y D. Luis duque de Ansoa.

El entierro se verificará mañana á las diez. El gobierno se hará cargo del cadáver desde la casa mortuoria, calle de Ferraz, hasta la estación del Norte, donde se encargará de él, como notario mayor del reino, el ministro de Gracia Justicia, que llegará hasta El Escorial para levantar acta del sepelio.

Presidirá el duelo el señor marqués de Aguilar de Campo, quien irá hasta el monasterio, en unión de dos monjes de Espinosa, cuatro gentiles hombres de casa y boca y dos mayordomos.

El personal de caballerizas que ha de prestar servicio en El Escorial saldrá hoy á las diez, por carretera para dicho punto.

Esta tarde ha sido embalsamado el cadáver. Se le tributarán los mismos honores que se le tributaron al duque de Montpensier.

Con motivo de este fallecimiento, la Corte vestirá luto durante seis semanas, tres de rigoroso y tres de alivio.

Se tiene por seguro que se suspenderá la recepción oficial que debía celebrarse el día 23 en Palacio, con ocasión del santo del Rey.

LA NOVILLADA DE AYER

Con mejor entrada que tarde hacía, se lidiaron ayer cuatro toros Selamániques, repitiéndose la suerte de ser cabalgado el tercero por el Aragonés, el que salió airoso con su pantomina inventada; en el segundo toro que cabalgó, pues el primero que le tocó en turno no aguantó pantalones sobre su lomo que tan pronto fué puesto en libertad; á los dos segundos se deshizo del jineté, dando este con sus huesos en la arena, afortunadamente sin que el toro hiciera por él.

Su compañero Ourre rejoneador según se anuncia en el cartel, no gustó, pues dejó algo que desear su trabajo; matadores El «Sgoviano» y «Mazzantino»; del primero poco puede decirse porque sus esfuerzos en el primer toro fueron inútiles, y lo poco que hizo deslucido, y de salida el segundo lo cojío y volteó, afortunadamente sin consecuencias graves, y esto nos privó de su asistencia en los tres toros restantes; en cambio hizo ver que tiene facultades y buenos deseos el tercer toro.

En su primer toro, que era un buey huido, hizo una faena bonita para dejar media estocada un poco preparativa; sale el buey, le busos, y sin preparativo, atiza una estocada á un tiempo que se mojó los dedos (ovación general al ché).

En el tercero, que pudo haber muerto á manos del rejoneador (y no fué así), salió «Mazzantino» á substituir al «Sgoviano» y á entenderse con un cornevalote, que tan pronto se le cuadró, citó á matar, dando una estocada hasta la bola, saliendo encañado de tanto atracarse de toro.

Cuarto y último, después de dos ó tres tumbos que dió á los de arriba, á petición del pueblo tomó Mazzantino los palos, empezando por quebrar los primeros que eran de los cortos, pues medio par, cogió otro de los largos y luego otro, quedando bien, con especialidad el tercero.

Pinturas por no quedarse con un par que tenía en las manos de las de á cuarta, previa una salida agarró medio y se los toó tan contento. Maza tintio con los trastos en la mano busca al morucho, pasando con adorno y gaseps; aprovechando un momento cita y á un tiempo deja media estocada; nuevo trasteo y atiza un gorbeo volapié que le hace doblar al toro; palmas y demostración de darle un pasito en hombros.

TELEGRAMAS

(DE LA AGENCIA FABRA)

Dos embajadas.

Tánger 19. El acorazado inglés «Ilustración» partirá mañana cerca del Sultán á la embajada inglesa. Un enviado francés salió ayer. La embajada austriaca emprenderá su marcha el día 26.

La misión francesa.

Londres 20. The Morning Post publica hoy un despacho de Tánger anunciando que la misión especial de Francia ha llegado á aquella ciudad de donde saldrá para Rabat antes que la embajada inglesa.

Este hecho, añade el telegrama, es causa de vivos comentarios en los círculos diplomáticos.

Ejecución de un chino.

Londres 20. Telegrafían de Shanghai que el 15 del corriente fué ejecutado en Konsansan el jefe insurreccional chino Tungfubsiang.

Incendio en un teatro.

Viena 20. Un despacho de Stuttgart recibido esta mañana da cuenta de haber sido destruido por un formidable incendio el Teatro de aquella capital.

El Rey de Wurtemberg, los principales dignatarios de la corte y ministros acudieron al lugar del siniestro. A pesar de los esfuerzos realizados para dominar el fuego, este no pudo localizarse cuando el edificio reducido á cenizas. P. fortuna no hay que lamentar desgracias personales de consideración, pues aún cuando hay algunos heridos y contusos no lo están de gravedad.

INGLESES Y BOERS

Guerra anglo-boer.

Londres 19. Un despacho de Grafreinet fecha de ayer, da cuenta que el comandante Scheepers ha sido fusilado.

El proceso contra Kruitzinger empezará el semana próxima. Otro despacho de Kimberley fecha 18 días que después de largo combate una compañía inglesa tomó á la bayoneta una posición boer cerca de Griquatown.

Los boers tuvieron importantes bajas. Los ingleses cinco muertos entre ellos un comandante.

NOTICIAS

Desde hace algunos días funciona el tren de lujo Berlín-Roma-Nápoles, con velocidad de 100 kilómetros por hora, restaurant y cuarto de baño, siendo el primer tren que lleva esta pieza.

Hoy lunes 20 y el martes 21, de dos á cuatro de la tarde tendrá lugar la apertura de la exposición que hace de sus cuadros el conde del Real Apredo D. Alvaro Alcalá Galiano, en su estudio de la calle de Villanueva núm. 29.

Los 18 lienzos que el Sr. Alcalá Galiano ha pintado durante su estancia en Holanda, han llamado poderosamente la atención de los críticos y pintores más notables.

En la Plaza de Colón fué atropellada ayer por un tranvía eléctrico la señora doña Dolores Broman, viuda de Aguirre, sufriendo una herida en un pie.

Fuó asistida en la Casa de Socorro respectiva.

En Argel ha sido detenido un sujeto que fingiéndose oficial boer había llevado á cabo varios timos.

Ogüen, que así se llama, había pasado antes por alimán en Marsella, y en Sicilia por hijo de un comerciante inglés.

Este ilustre caco posee cinco idiomas.

La subasta de muñecas.

Los organizadores de esta hermosa obra pueden considerarse satisfechos. En las dos últimas tardes consagradas á subastar las preciosas muñecas que han figurado en la Exposición, se ha visto el palacio de Blanco y Negro favorecido por la más selecta concurrencia.

Las ofertas han sido numerosas, y por consecuencia, el generoso pensamiento de llevar alegría á las niñas pobres podrá hacerse: extensivo á muchas, dado el interés con que secundan la obra las distinguidas personas que contribuyen á este objeto.

Hoy, como último día de subsista, en que serán adjudicadas las muñecas, la concurrencia será aún más numerosa, de lo que nos congregará, puesto que del resultado final de las ofertas depende que sea más considerable el número de niñas pobres que pueden disfrutar la alegría de poseer la anhelada muñeca.

Para asistir al acto, que ha de revestir los caracteres de una interesantísima festa, será preciso, como en las tardes anteriores, presentar la invitación y abonar dos pesetas por un vale de entrada representativo de esta cantidad, que será deducida de la en que resulte adjudicada la muñeca al que la remate; esto es, por ejemplo, que si determinado concurrente hubiese rematado una muñeca en 20 pesetas y poseyera cuatro vales, sólo tendría que abonar 12 pesetas para quedar dueño del juguete.

S. M. la reina ha hecho un donativo de 1.000 pesetas. Las pujas más importantes de ayer tarde fueron hechas por el barón de Montevillena, las marquesas de Rezal y Benamejí, señoras y señoras de Sotomayor, Robles, Olivs, Morano, Pardo Jiménez, Castillejo, Hugan, Gutiérrez, Eguitior, Díez de U zurrum, Hoefler y el señor Verde.

El conresponsal del Figaro en Berlín refiere que el actor francés Ogüenin ha salido acompañado de una audiencia que le concedió el emperador.

Dice que Guillermo II que es de carácter alegre y encantador, conoce los asuntos de la Comedia francesa mejor que el propio administrador.

El emperador le dijo que el teatro francés era un tesoro que puede enorgullecer al mundo.

La Comisión de festejos de Mayo ha acordado celebrar los siguientes:

Una reserva de automóviles entre Madrid y París. Iluminar eléctricamente el trayecto comprendido desde la Casa de fieras hasta la plaza de Castelar. Establecer en el estanco grande del Retiro una montaña rusa acústica, semejante á la que funciona en el jardín de plantas de París.

Ha sido pedida la mano de la distinguida señorita María Liss y Pequeña para nuestro compañero en la Prensa D. Emilio Ranoco.

(1) DIARIO DE LA MARINA núm. 254, de 26 de Diciembre de 1901.

(2) The Engineer, 29 de Noviembre de 1900, página 557.

(3) Discurso leído ante la Sociedad de Ingenieros mecánicos el 27 de Abril de 1899.

PATRONERIAS

II

Ya en el último tercio del siglo pasado, resultaban pequeños para las exigencias del comercio de Ultramar los bergantines y polacras de dos ó tres mil quintales que habían servido de correos y paquetes, sustituyéndose por otros de seis y siete mil quintales á los que ya se llamaron buques grandes, y lo eran realmente para el tráfico del tajo á que se dedicaban entre el Río de la Plata y las Antillas españolas la mayor parte; quizás al empeño de haber querido sostener esos buques más tiempo que lo que requerían las necesidades crecientes del comercio, fué causa, no pequeña del decaimiento de nuestra Marina.

Hoy, la navegación de altura, si ha de ejercerse con algún provecho, requiere barcos de 800, 1.000 y 1.500 toneladas; el tráfico terrestre se verificaba en galeras y hoy los ferrocarriles necesitan organizar trenes especiales para determinadas mercancías; de la misma manera la navegación costera ó de cabotaje ha tenido precisión de ir gradualmente aumentando el porte de sus buques, siendo hoy los necesarios aquellos mismos con que nuestros padres y aun algunos de nosotros mismos surcamos el Océano; pero la navegación y particularmente la costera no ha variado en su esencia.

¿Será justo ni razonable que al aumentar el tonelaje de los buques en navegación de altura hubieran venido otros hombres á sustituir á los antiguos pilotos que con barcos pequeños pasaron nuestra bandera por todos los mares del Globo, y en cuyos nombramientos se hacía constar que lo eran de todos los mares?

No hay duda que sería una aberración que los conocimientos náuticos se limitaran hoy á los que poseía el inmortal genovés descubridor de un nuevo mundo, pero no cabe duda tampoco, que el que pudo atravesar el Océano con una carabela, podría hoy atravesarlo con un barco de 1.000.

Nuestros patrones de mediados del siglo pasado ejercían su profesión con barcos imposibles, y se remontaban hasta Casablanca y Mazagán en la costa occidental de África.

¿Por qué hoy no han de hacer lo mismo con barcos mayores? Los pilotos, al adquirir nuestro título, supeditándonos á todas las prescripciones legales, adquirimos el derecho de mandar y dirigir toda clase de buques, en todos aquellos mares cuyos conocimientos demostramos en un examen, y fuera injusto confiarnos la navegación de altura si no supiésemos tomar la angular de un astro ó desconoceríamos los cálculos de longitud, latitud, azimut, etc., etc. de la misma manera que á un patrón es anómalo confiarle un barco más allá del punto de la costa cuyos conocimientos ha demostrado en su examen.

¿Pero sería igualmente injusto que al piloto que ha verificado sus viajes de práctica en un barco de 600 toneladas se le prohibiera mandar otro de 800 ó de 1.000, como lo es el que á un patrón se le limite el tonelaje de su barco.

Que por respetos y consideraciones de categoría no pueda ejercer mando un patrón en el buque que lleva un piloto, es lógico y equitativo; pero eso no quiere decir que siempre un piloto haya de mandar toda clase de buques como se pretende al fijar en 100 el máximo de las toneladas del buque que puede mandar un patrón.

Los pilotos, somos para navegación de altura; los patrones costeros para la de cabotaje; para no concederles este derecho, debe principiarse por abolir en absoluto el título y consiguiente examen de patrón; pero eso paladinamente, sin embargos ni subterfugios y siempre respetando los derechos adquiridos hasta la fecha.

Enhorabuena que hasta en los buques costeros de vapor que ya requieren conocimientos especiales ó en los que por especialísimas circunstancias de llevar numeroso pasaje ó otras análogas se exija la responsabilidad de un piloto mayor siempre que la de un patrón; pero considero hasta depresivo para la carrera el mando de un barquito de vela de 100 toneladas abarrotado hasta las cofas y en navegaciones entre puertos de un mismo departamento marítimo, y en apoyo de mi opinión vienen muchos pilotos que hoy impugnan la R. O. de 30 de Noviembre, y que, sin embargo, confiesan que no aceptarían el cargo de un barquito de 100 toneladas. Y eso es natural.

Pero eso sentado, si suprimimos los patrones y no quieren los pilotos mandar buques pequeños de cabotaje, suprimimos de hecho esa navegación indispensable al comercio. Pero yo voy más lejos aún y paso porque esa navegación española se haga con barcos grandes ó con barcos de vapor cuando no se supla por las vías terrestres, pero sí por no permitir que esos barcos pequeños en navegación de cabotaje los manden patrones y por ende los suprimamos, los suprimamos también en los viajes á puntos inmediatos del extranjero en que deben ir mandados por pilotos, y su tráfico lo aparrarán la bandera extranjera en desprestigio nacional, en perjuicio del comercio español y sin beneficio alguno para los pilotos.

en el año actual se haya compuesto en lengua castellana por literatos españoles, siempre que la que aventaje en mérito á las demás le tenga suficiente, á juicio de dicha corporación, para lograr la recompensa.

La fundación instituida por los señores marqueses de Cortina en memoria de su malogrado hijo D. Manuel Espinosa y Cortina, consiste en un premio de cuatro mil pesetas para la mejor obra dramática original de cualquier género, escrita en prosa ó verso y en lengua castellana que se haya estrenado en los teatros de los dominios españoles durante el quinquenio que empezó en 1.º de Enero de 1898 y terminará en 31 de Diciembre del año actual, y como el anterior premio, siempre que la que aventaje en mérito á las demás le tenga suficiente, á juicio de esta corporación, para lograr la recompensa.

Señor director del DIARIO DE LA MARINA. Madrid. Muy respetable señor mío: He quedado verdaderamente con un palmo de boca abierta al leer en el folleto titulado Un proyecto de ley fomento para la Armada, por D. Eduardo Cobian, los dos párrafos siguientes en la página 60:

«Dolorosa muestra de los perniciosos y terribles efectos que ese espíritu produce, lo está dando la nación en el desvío y desconfianza con que movía todo lo que se refiere á aquel ramo, y la dieron de una manera aún más decisiva y concreta los representantes de todos los intereses de la Marina mercante que acudieron al Congreso de la Liga Naval, celebrada en Madrid el año último.

«Allí, en términos enérgicos y duros, que no ocultaban la mal contenida saña, manifestaron ruidosamente que querían vivir, en absoluto, á la sombra de la Marina de guerra. Ni siquiera podían escuchar con calma las frases de concordia que, con plausible intención, les dirigieron algunos oficiales de la Armada. Fué preciso, para que la exposición no estallase, todo el buen deseo, toda la habilidad, todo el prestigio y la prudencia exquisita del eminente estadista Sr. Maura, que presidia aquella Asamblea.»

Pues, ¿yo he perdido la memoria ó todo lo que dicen los párrafos copiados son una completa falsedad. Pero aquí están los impresos con las conclusiones que aprobó el Congreso, publicados por la Liga Marítima, que dicen todo lo contrario que el folleto del Sr. Cobian, y á Dios gracias, recuerdo bien que la campaña de unión de las dos marinas, la inicié yo, que soy marino mercante, y que á mi lado estuvieron los dignísimos representantes de las Asociaciones de pilotos y maquinistas. Yo recuerdo que allí no explotó más que el entusiasmo patriótico en favor de una Dirección de la Marina mercante dentro del Ministerio de Marina. He vuelto á leer los discursos que se pronunciaron y sólo veo un completo unión entre las aspiraciones que allí demostraron marinos de guerra y mercantes.

Pues, aquí no hay más, sino que al Sr. Cobian la imprenta le ha jugado un bromazo. No se comprende de otra manera que al medio año de celebrar el Congreso marítimo, y cuando ahora se están llevando á la legislación los acuerdos de unión perfecta entre las dos marinas, militar y mercante, se falsee la verdad de una manera tan grave que, nos comprometamos á los marinos mercantes que asistimos al Congreso mencionado. Creo interpretar los sentimientos de mis compañeros de carrera, protestando de la ofensa que el Sr. Cobian nos hace en su folleto.

Y no dudo que el ilustre presidente de la Liga Marítima protestará también muy enérgicamente y muy públicamente, pues que el señor Cobian lo compromete atribuyéndole un papel de amigo compondor entre querrelantes, que no representó, porque no tuvo ninguna necesidad de ello, desde el momento que los querrelantes sólo existen en el folleto del Sr. Cobian.

Con mucha tristeza, señor director, le dirijo estas líneas, al ver el empeño que hay en poner cizaña entre las dos marinas; pero yo no falta á mi deber, y entiendo que es mi deber dirigirlle esta protesta su más atento amigo y servidor que besa su mano,

José Ricart y Giralt.

La Asociación Náutica Española. Con fecha 15 del actual nos ha dirigido don Juan B. Gali una carta en contestación á la inserta el día 13 en estas columnas, firmada por los señores presidente y secretario del Fomento de la Marina española. Como quiera que el DIARIO DE LA MARINA no debe convertirse en palenque donde se ventilen cuestiones en cierto modo personales, aun tratándose de dichas cuestiones en la forma cortés y correcta que reviste la carta del Sr. Gali, hemos de concretarnos á fijar los términos generales de dicha carta, dando por terminada la cuestión que la motivó.

Afirma el Sr. Gali (Juan B.) que, sin ánimo de censurar, ni mucho menos de molestar á los señores del Fomento de la Marina española, sigue creyendo que en dicha Asociación no está debidamente representada la Marina de Barcelona, menos la catalana, y mucho menos todavía la española del Mediterráneo, y que es esta causa suficiente para que persista en su campaña de atracción la nueva Asociación náutica española, ya que, sin desconocer los actos realizados por el Fomento ni su representación dentro de la Junta de obras del puerto de Barcelona, está convencido de que no ha dado durante su larga vida todas las necesarias muestras de actividad.

Queda, con estas líneas, complacido, en lo que conceptuamos posible, nuestro comunicante, y terminado, como antes dijimos, este asunto por lo que se refiere al DIARIO.

Ultima edición. Telegramas de la tarde. La Bolsa. Partis 20. Apertura de la Bolsa de hoy: Exterior español: 77.60. 3 por 100 francés: 100.40. Londres 20. Exterior español. 77.37.

Vapores correos. Habana 20. Procedente de Veracruz ha llegado á esta puerto el vapor «Alf. no XII», de la Compañía Transatlántica. Puerto Rico 20. Ha salido para Las Palmas el vapor «Cataluña», de la Compañía Transatlántica. Port Said 20. Ha salido de este puerto para Barcelona el vapor de la Compañía Transatlántica «Isia de Panay».

Cádiz 20. A las ocho de la mañana de hoy ha fundado en este puerto, sin novedad, procedente de la Habana y Nueva York, el vapor correo «P. de Sarratigué», de la Compañía Transatlántica. La salud de D. Jaime. Partis 20. Según despachos de Niza, D. Jaime de Borbón se había agravado durante los últimos días, inspirando vivas inquietudes á la servidumbre, la cual pidió al Gobierno francés la autorización necesaria para que su padre D. Carlos pudiera ir á cuidarle.

En la mañana de hoy, el doctor Bar que le asiste ha declarado que el enfermo había tenido una ligera mejoría sin que pudiera juzgarse desvanecido el peligro de complicaciones. La noticia relativa á la autorización pedida por D. Carlos, no está comprobada á primera hora del día de hoy, aunque generalmente se cree que será pedida y otorgada.

Una reclamación. Partis 20. Un despacho de Cabo Haitiano de cuenta del naufragio de la barca italiana «Speranza» y del buque francés «Lumina», de la matrícula de Marsella. El capitán de este último tuvo que abandonar el casco á los grupos de indígenas armados que se antraron al saque del mismo. El consúl francés ha reclamado.

Austria y Rusia. Partis 20. El Emperador de Austria ha manifestado en una reunión de carácter industrial su propósito y deseo de establecer un convenio comercial con Rusia. Corrientes de aproximación. Partis 20. La próxima visita del Príncipe Enrique de Prusia á los Estados Unidos supone, tanto en Alemania como en Norte América, el deseo de estrechar sus antiguas relaciones con independencia de la Gran Bretaña.

El presupuesto francés. Partis 20. Cámara de los diputados. En la sesión de la mañana ha continuado la discusión de presupuestos, aprobándose varios capítulos del ministerio del Interior. La insurrección en Venezuela. Nueva York 20. Según noticias recibidas de Willemstad la insurrección venezolana onde, habiendo estallado el sábado en la península paraguana. Los insurrectos operan en las cercanías de Uchire. Las tropas regulares y los insurrectos se batieron en las calles de Maracaibo.

Presidente el Sr. Moret, á pesar de lo que en contrario se había dicho, no obstante las célebres declaraciones de D. Segismundo. A primera hora dióse cuenta del fallecimiento de la Infanta Cristina. Después siguieron algunos ruegos y preguntas, y por último llegóse al clou de la tarde, un clou relativo, porque ya estaba descontento. Preguntó el Sr. URDIA si era cierto que había renunciado el Sr. Pidal la embajada de Roma, y ruega también que se le diga la causa de semejante resolución.

El ministro de Estado contestó que en efecto se ha aceptado la dimisión al Sr. Pidal, y que con esto entendía que quedaban contestadas todas las preguntas. El Sr. URDIA no le entendió así; el duque de Almodóvar insistió en su actitud; el Sr. URDIA anunció dos ó tres interpelaciones, y dijo que carecíamos de ministro de Estado, y puso por testigo al marqués de la Vega de Armijo, y Almodóvar se quedó tan fresco exponiendo una buena doctrina: Que mientras sea ministro de Estado siempre contestará cuando le pregunten; que está satisfechísimo de la conducta de los representantes de España en el extranjero.

Después siguieron los ruegos de interés local, anunciando interpelaciones los Sres. González Besada y doctor Moliner y se pasó á la orden del día, comenzando el debate acerca de las actas de Madrid. El Sr. Azóárate apoyó una enmienda al dictamen.

La situación política, al reanudar las Cámaras sus tareas, no puede presentarse para el Gobierno más complicada y confusa. Las recientes declaraciones hechas por el presidente del Congreso, y en las cuales se dirigen duros cargos á algunos de los actuales ministros, han producido en el seno del Gobierno tan profundo disgusto, que se considera como fuera de toda duda que la crisis, no obstante el empeño que pone el Sr. Sagasta en llegar al mes de Mayo con el actual Ministerio, habrá de sobrevenir forzosa y necesariamente en cuanto se plantee un debate de alguna importancia.

Estos peligros no se ocultan ni al propio Sr. Sagasta, dejándolo bien claramente entrever anoche su órgano más autorizado, El Correo, en las siguientes líneas: «Conformes en que las cosas no van bien; pero se pondrán infinitamente peor si no hay disciplina y si no se prevén á tiempo los incalculables daños que pueden sobrevenir, caso de que tomara cuerpo la discordia en las filas del partido gobernante, y que fuese preciso llegar prematuramente á la disolución de unas Cortes que pueden prestar tan grandes servicios á la Patria y á la Monarquía.»

De la disciplina y buena armonía que existe entre los prohombres del partido liberal puede juzgarse por las declaraciones, en las cuales arremeten contra el actual Gobierno con mayor encono y ardimiento que pudieran hacerlo sus mayores enemigos. Como estas divisiones y disgustos adquieren mayor magnitud en las Cortes con los debates que con este piadoso objeto promoverán las oposiciones, á nadie puede ocultarse que el período parlamentario que hoy comienza será muy breve, pues á él habrá de poner término el Gobierno para reorganizarse con nuevos elementos que le presten siquiera la consistencia necesaria para poder llegar hasta la mayor edad del rey.

Lo que dice el marqués de la Vega de Armijo. El expresidente del Congreso ha hecho interesantes declaraciones á un redactor de nuestro apreciable colega El Heraldo, en las cuales juzga con marcado pesimismo la presente situación política. Expresa dicho señor que el partido liberal ha perdido lastimosamente el tiempo que lleva en el poder. Que el actual gobierno no tiene autoridad para ejercerlo; que en el banco azul sólo hay un prestigio, el del Sr. Sagasta.

«Se suspenderían las sesiones—añade el marqués—de un modo violento en las prácticas del régimen representativo; se reanuda con el pretexto fútil de la aprobación de unas leyes anodinas; parece que lo único que se persigue es la prolongación suicida de un estado de cosas insostenible. No quiero, no puedo creer que Sagasta se obtiene en llegar de este modo al 17 de Mayo. Su responsabilidad sería enorme.

«Me parece incuestionable, siempre me lo ha parecido, la jefatura de Sagasta; lo que yo le pido es que la ejerza en bien del país, en bien de la Monarquía y en bien del partido liberal. «Lo de Roma?—Sólo les diré á ustedes que me parece absurdo, inverosímil, lo que ocurre. Y creo que lo mismo se piense en altas regiones...»

El marqués de la Vega de Armijo termina manifestando que lo procedente hubiera sido relevar de su cargo al Sr. Pidal tan pronto como fué llamado al Poder el Sr. Sagasta. Dimisión del Sr. Pidal. Al fin han resultado completamente exactos los informes de que dimos cuenta hace pocos días referentes á la dimisión del embajador de España en el Vaticano. El Sr. Pidal ha dimitido su cargo, y esta dimisión ha sido aceptada por el Gobierno. Respecto al sustituto que se nombrará al dimisionario, nada puede aventurarse todavía, pues parece que no está decidido por el Sr. Sagasta, pero bien pudiera ocurrir que á la citada embajada fuera algún individuo del Cuerpo diplomático, por no mostrarse muy dispuestos á salir en las presentes circunstancias de Madrid los personajes del partido liberal que están en condiciones de ocupar tan elevado cargo.

Sin despacho. Con motivo del fallecimiento de la infanta Doña María Cristina, esta mañana no fueron á despachar con S. M. los ministros de turno. La Real Familia ha pasado casi toda la mañana en el hotel que habitaba la finada en la calle de Ferraz, oyendo las misas que se han celebrado en la capilla ardiente. Representantes diplomáticos. Está ya resuelto el nombramiento del Sr. Fernández Agüera, actual embajador en Viena, para sustituir en la embajada del Vaticano al Sr. Pidal.

Para representar á España en Viena será nombrado el marqués de Ayerbe, candidato que patrocinaba el marqués de la Vega de Armijo. La discusión de actas. Todo el interés político de la tarde, por lo que al Congreso se refiere, ha estado en las conferencias y cabildos que los jefes de las minorías han celebrado con los presidentes del Consejo y de la citada Cámara para ponerse de acuerdo en lo referente á la discusión de las actas pendientes. Al fin ha podido llegarse á un acuerdo. El deseo del Sr. Sagasta es que todas sean aprobadas incluso los ocho lugares de la circunscripción de Madrid.

Los diputados electos por Madrid que han renunciado el acta, han anunciado que aunque éstas sean aprobadas mantendrán su renuncia. Regreso del Sr. Silvela. Hoy ha regresado de Málaga el jefe del partido conservador, acompañado de los Sres. Dato y Liniers. El Sr. Silvela ha negado categóricamente la noticia dada por algún periódico de haber ido él á Algeciras para tratar de cuestiones diplomáticas pendientes con Inglaterra.

Consejo de ministros. Esta noche, después de terminadas las sesiones, se reunirán los ministros en su despacho del Congreso para celebrar Consejo. En éste dará cuenta el Sr. Urzáiz de su proyecto sobre circulación fiduciaria. Impresiones y comentarios. Ha comenzado el actual período parlamentario en medio de la indiferencia y del excepcionalismo más completos.

En la Alta Cámara, lo mismo que en la popular, observábase esta tarde un completo alejamiento de todo entusiasmo y substituyendo á éste que tan natural hubiera sido en las críticas circunstancias actuales, la más absoluta desorientación incluso en los prohombres de mayor significación política. Nadie sabe, ni lo que vendrá después de este general desconcierto que se observa en la política, ni la solución que como remedio al presente estado de cosas sería más favorable para los intereses generales del país.

Háblase de crisis inminente que podrá facilitar la salida del Gobierno de uno ó varios ministros, pero esto no es considerado por nadie como una verdadera solución, pues en opinión de la mayoría de los políticos, lo que necesita es un completo y radical cambio en el sistema de gobernar que hasta ahora se ha venido siguiendo. Conforme con esta manera de pensar, hemos oído esta tarde en los pasillos del Senado defender la conveniencia de que se forme un Gobierno nacional, en el que tengan cabida todas las fracciones políticas, con objeto de que, en el espacio que media hasta la mayor edad del Rey, reuelva todos los problemas eminentemente nacionales que hay planteados, y pueda entrarse en el nuevo reinado en situación más tranquila y desembarazada.

No creemos, sin embargo, que esta tendencia llegue á prosperar, siendo lo más probable que, provisionalmente, hasta que el Rey jure la Constitución, se arregle todo lo que á la organización del Gobierno se refiere con un cambio de personas que podrá tener más ó menos alcance, según las pretensiones que tengan los personajes del partido liberal. Lo que parece fuera de toda duda es que la labor de las actuales Cortes será muy limitada.

LA BOLSA. Cotización oficial. FONDOS PÚBLICOS. Día 18 Día 19. 4 0/0 PREPUESTO INTERIOR. Fin corriente... 78,80 79,75. dem próximo... 78,90 79,90. AL CONTADO. Serie F. de 50.000 ptas. nominales... 73,75 72,70. D. de 12.500... 74,75 73,70. C. de 5.000... 75,00 74,00. B. de 2.500... 75,08 73,90. G. y H. de 100 y 200... 75,08 73,90. En diferentes series... 73,90 72,95. 0/0 PREPUESTO EXTERIOR. Fin corriente con numeración... 81,85 81,85. Item próximo... 81,85 81,85. 4 0/0 PREPUESTO INTERIOR. Cargos provisionales. Emisión de 1.º de Octubre de 1900. Serie F. de 50.000 ptas. nominales... 81,85 81,85. D. de 12.500... 81,85 81,85. C. de 5.000... 81,85 81,85. B. de 2.500... 81,85 81,85. G. y H. de 100 y 200... 81,85 81,85. En diferentes series... 81,85 81,85. 6 0/0 AMORTIZABLE. Cargos provisionales. Serie F. de 50.000 ptas. nominales... 84,80 84,80. D. de 12.500... 84,80 84,80. C. de 5.000... 84,80 84,80. B. de 2.500... 84,80 84,80. G. y H. de 100 y 200... 84,80 84,80. En diferentes series... 84,80 84,80. CAMBIOS. París á la vista... 84,40 84,40. Londres á la vista... 83,72 83,72. Imprenta del DIARIO DE LA MARINA Libertad, 10.

**EL ESCUDO DE BARCELONA**  
 GRAN BAZAR DE ROPAS HECHAS  
 Casa fundada en 1860  
 21 y 23, Preciados, 21 y 23  
 TEMPORADA DE INVIERNO  
 Completo surtido para caballero y niño a precios baratísimos y fijos.  
 Tenemos un depósito de los gabanes rusos y chaquetones de la mejor fábrica de Palma de Mallorca.  
 21 y 23, Preciados, 21 y 23.

**LA POLAR**  
 Sociedad anónima de Seguros establecida en Bilbao.  
 CAPITAL SOCIAL  
 100.000.000 DE PESETAS  
 DEPÓSITO DE GARANTÍA  
 50.000.000 de pesetas.  
 Seguros marítimos de todas clases contra incendios, de transportes, sobre accidentes del trabajo y sobre la vida.  
 ADMINISTRADOR DEPOSITARIO  
**EL BANCO DE BILBAO**

**SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA**

**LINEA DE FILIPINAS.**—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, 6 sean: 4 Enero, 1º Febrero, 1º y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo de los puertos la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.  
**LINEA DE CUBA Y MÉJICO.**—Servicio del Norte: Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 16, de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Sur del Pacífico.  
 Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También admite pasaje y carga para Puerto Plata con trasbordo en Habana.

**LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.**—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz 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 concombios directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

**LINEA DE BUENOS AIRES.**—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

**LINEA DE CANARIAS.**—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19, de Málaga el 20 y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

**LINEA DE FERNANDO POO.**—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

**LINEA DE TÁNGER.**—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes.  
 Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

**AVISO IMPORTANTE.**—La Compañía previene a los señores comerciantes, agricultores e industriales, que recibirá y encañará a los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

**COMPAÑIA MARITIMA RODAS BILBAO**  
 Esta Compañía dispone de los siguientes buques:  
 El Salto... 4.000 toneladas de carga. | Ceres... 5.800 toneladas de carga.  
 Saitillo... 3.600 " " | Diana... 6.000 " "  
 Minerva... 5.800 " " | Diana... 6.000 " "

**Compañía Marítima UNION**  
 Armadora de los buques siguientes:  
 Neptuno... 5.900 toneladas de carga. | Hércules... 7.000 toneladas de carga.  
 Eolo... 6.000 " " | Apolo... 7.100 " "  
 Marte... 6.200 " " | Júpiter... 8.000 " "

**Compañía de remolcadores bilbainos**  
 Vapores remolcadores de doble máquina llamados Socorro... De ruedas. | España... Doble hélice Sansón... Auxillar... Rodas...

El «Rodas» posee una bomba de salvamentos con potencia para achicar 800 toneladas por hora.  
 Para flotes y demás detalles de estas tres Compañías, dirigirse al

**Excmo. Sr. D. Francisco Martínez Rodas.—BILBAO**  
 El Sr. Martínez Rodas preside también la Sociedad Marítima Cantabria, que cuenta con los buques

**CHIMBO, CHINDOR Y CHIO**  
 que hacen el tráfico entre Bilbao, Bayona y Asturias  
 Igualmente preside la Compañía Anónima Marítima La Actividad, armadora de los vapores siguientes Diligente... 2.500 toneladas. | Activo... 1.700 toneladas Rápido... 2.300 " | Veloz... 2.150 "

los cuales sirven una Línea regular entre Liverpool y costas de España, saliendo del puerto de Liverpool citado, semanalmente, para el Cantábrico, y quincenalmente, para el Mediterráneo.  
 Para toda clase de informes y detalles, dirigirse en Bilbao, a la Compañía Anónima Marítima LA ACTIVIDAD, y en Liverpool, a los Sres. Jhon Glynn & Son, 20, Water Street.

**IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA**

**LINEA REGULAR DE VAPORES**  
 entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos intermedios.

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 con Bayona y Burdeos.  
 Se admite carga a flote corrido para Rotterdam y puertos de la costa de Francia.  
 Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, consignatario.

**VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED**  
 Oficina en Londres, 32, Victoria Street, S. W.

Representación en España: Montalbán, 3, Madrid.  
 Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.

**Fábricas que posee esta Compañía.**  
 Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).  
 Fábricas de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).  
 Fábricas de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erit y Crayford.  
 Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas G.º Ld.-Placencia-Gulpúzcoa-España).  
 Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.  
 Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).  
 Laboratorio de cartuchería en Dartford.  
 Fábrica en North Kent para proyectiles.  
 Polígonos de Eskmeals y Eynston.

**SOCIEDAD ANONIMA SANTA BARBARA FABRICA DE POLVORAS Y DE POLVORAS SIN HUMO**  
 Domicilio social: Uria, 40, OVIEDO  
 REPRESENTANTE GENERAL  
**JOAQUÍN DE ARIZA**  
 Encarnación, 14, MADRID

**LA CONSTRUCTORA NAVAL ESPAÑOLA**

**COMPAÑIA ANÓNIMA**  
 Capital: 10.000.000 de pesetas.  
 Domicilio social: Madrid, Zorrilla, 13, 1.º  
 Astillero y talleres en Cádiz

Construcción, carena y reparación de buques de todas clases para las Marinas de guerra y mercante. Talleres de fundición, maquinaria, forja y carpintería mecánica. Construcción de aparatos de gobierno y cabrestantes. Bombas y válvulas para servicios de achique, inundación y contra incendios. Máquinas de ventilación y válvulas automáticas de todos tipos.  
 Servicio de remolcadores. Máquina para 100 toneladas.  
 Garantía técnica: Mrs. Vickers, Sons and Maxim limited.  
 Construcciones navales realizadas por el astillero y talleres de Cádiz.

Buque	Toneladas.
Buque de combate de 1.ª clase «Emperador Carlos V»	9.235
Aviso torpedero «Filipinas»	750
Sesla cañoneros tipo «Almendares»	270
Vapor de pesca «León-Vigo»	80
Idem de pasaje «San Fernando»	100
Idem id. «Cádiz»	100
Remolcador «Eulogia»	50
Crucero protegido (en construcción)	2.030
Vapor de pasaje «Sanluís»	140
Idem de carga «Udala»	4.650
Idem de pasaje «Emilia» (en construcción)	100
Cuatro vapores para pesca	240
Remolcador «Giralda» (en construcción)	126
Idem para los arsenales (en construcción)	335
Vapor de carga núm. 23 (en construcción)	4.650
Idem id. núm. 24 (idem)	4.650
<b>TOTAL</b>	<b>27.486</b>

Dirección postal: Apartado núm. 254, Madrid  
 Teléfono núm. 1.367.—Astillero—Cádiz.  
 Dirección telegráfica: Naval-Madrid. Naval-Cádiz.  
 Esta casa puede facilitar anteproyectos y datos para toda clase de construcciones metálicas.

**EMPRESAS DE VAPORES DE**

**Olavería Lozano y Melitón González y C.ª, Gijón**

Servicio semanal fijo entre Bilbao y Barcelona, con escalas en los principales puertos del litoral, por los siguientes buques:

Buque	Tonelad.	Buque	Tonelad.
Anselmo	900	Gijón	900
Antonio Velázquez	1.700	Juanita	1.600
Barambio	900	Julian	1.400
Carmen	1.300	Matías F. Bayo	1.900
Ofuentes	900	Melitón González	1.300
Duro	1.100	lez	1.800
Felisa	1.100	Primer	1.800
Florencio Rodríguez	1.500	Segundo	1.800

**ELECTR. CIUDAD, FONOGRAFOS Y ZONOFONOS**



Materia para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER, escritura a la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil a los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y disgramas Bettini.—Gramófonos y Zonófonos de todas clases.  
 No comprar sin pedir precios a  
**UREÑA**  
 SE HACEN INSTALACIONES  
 Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

2, ESTUDIOS, 2  
**ELEUTERIO MARTÍNEZ**  
 CASA FUNDADA EN 1875

FOR  
**DON DEMETRIO PALAZUELO**  
 Especialidad en telas de Tapicería y Cortinaje  
**ALMACÉN DE TEJIDOS**

Gran surtido en telas blancas, camisería, géneros de punto y telas de colchones.

**MANTONES Y MANTAS DE TODAS CLASES**

**Corsés Regúlez**  
 LOS DE MEJOR FORMA Y MAS BARATOS  
 Se hacen a la medida  
 a precios convencionales  
**9, BORDADORES, 9**

**ANTICATARRAL HOMEOPATICO CENARRO**

Sencillo y eficaz remedio contra el constipado y la tos pertinaz. Esérgico antidoto de los enfriamientos, que evita la pulmonía, anginas, erisipelas, manifestaciones reumáticas, etc. Gránulos especiales de seguro efecto. Tubo, 2 pesetas.  
**Abada, 4, Farmacia.**

**HERNIAS (Quebraduras)**

Hasta hoy el tratamiento de las hernias ni era curativo ni pretendía serlo. Reduciese a su contención, mientras era posible, y a su operación cuando se estrangulaba. La contención no cura y la operación quirúrgica es peligrosísima. El problema estriba en curar la hernia sin llegar a la operación. Y está resuelto por la electricidad. La corriente eléctrica, eminentemente tónica, al actuar sobre los tejidos mermados les presta tonicidad, los rejuvenece, por decirlo así, dándoles nueva vida, y con estas energías viene la formación de nuevo tejido que cierra el anillo por donde se escapaban las asas intestinales, y de este modo la hernia queda curada por completo. La energía eléctrica se transforma en energía orgánica. Este es el principio fundamental de la curación de la hernia por medio de la electricidad. A este principio, última expresión de la ciencia moderna, se ajusta nuestro AUTOMOTO ELECTRICO. Este aparato, del que tenemos privilegio de invención, y que es el único que ha merecido la honra de ser premiado con medalla de plata en el certamen internacional, se compone de un vendaje contentivo, que lleva sobre los antiguos la ventaja de su triple elasticidad y contiene, además, los elementos necesarios para el desarrollo de una corriente eléctrica continua y permanente, que acciona sobre el campo de la hernia y realiza su curación. Este aparato se lleva sin la menor molestia, porque los nervios periféricos son insensibles a la corriente, que, sin embargo, actúa sobre las energías celulares. La electricidad que desarrolla el AUTOMOTO ELECTRICO, puede comprobarse aplicando sus polos a uno de los aparatos de precisión al efecto ó a un timbre eléctrico cualquiera que sonará en el acto. La curación radical de la hernia con nuestro AUTOMOTO-ELECTRICO es uno de los adelantos más positivos de la ciencia. Puede emplearse lo mismo para las hernias inguinales que para las crurales, abdominales y umbilicales.  
**Cosultorio Internacional.—Arenal, 1, Madrid.**

**Hasta las cinco de la tarde se reciben anuncios en la Administración de este periódico, para funerales y aniversarios.**

**DIARIO DE LA MARINA**

DIARIO DE LA TARDE

Oficinas: calle de la Libertad, 10, primero derecha.—Apartado núm. 25.—Madrid.

**CONDICIONES DE SUSCRIPCION**

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

**ANUNCIOS**

Cuarta plana.	0,20 pesetas línea.
Reclamos.	0,75 " "
Noticias.	1,25 " "

**NUMERO SUELTO: 5 CÉNTIMOS.—IDEM ATRASADO, 25 CENTIMOS**