

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.698.

Redacción y Administración

Madrid 4 de Junio de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

EL PROBLEMA MARÍTIMO-COMERCIAL

En un notable escrito que acaba de aparecer en Berlín con el título de *Los Grandes Puertos de la Europa occidental*, el doctor K. Wiedefeld pasa revista alternativamente á cada uno de los grandes puertos que se disputan el tráfico marítimo del mundo, y saca la consecuencia que la prosperidad de un puerto se debe principalmente á la posesión de empresas de navegación propias.

Nunca la bandera extranjera ha creado puertos comerciales de importancia de una manera sólida; por el contrario, puertos de escaso tráfico, con los armamentos propios, se han elevado á una prosperidad maravillosa cual ha ocurrido á Hamburgo, que compete ya con Londres y Liverpool.

Ciertamente que se requieren algunas más condiciones que la enumerada para que un puerto llegue á ser comercial, como son su situación y vías de penetración que le permitan transformar el tráfico marítimo en tráfico interior y viceversa; pero la riqueza no arraiga de no contar con grandes líneas de navegación propias, que lo pongan en contacto con el comercio del mundo y lo conviertan en un mercado universal á donde se verifiquen transacciones sobre toda clase de productos.

En este punto, España, con una situación de primer orden en Europa para el tráfico marítimo, y teniendo la Península condiciones especialísimas para la producción de primeras materias y para el desarrollo industrial, apenas si damos señales de vida en Barcelona y Bilbao, pero de modo tan débil que ni aún esos puertos que nosotros reputamos como prósperos, aparecen en el trabajo citado, donde para nada se habla de nuestra patria.

La conclusión que se deduce de la lectura del libro del Dr. Wiedefeld, desde el punto de vista marítimo es, que la prosperidad de un puerto dependo del desarrollo de las líneas de navegación propias. Pero también encontramos, del mismo modo, en este trabajo un elemento esencial para el incremento marítimo de las naciones, de que en España conviene penetrarse.

Y es que la intervención directa de los poderes públicos en la prosperidad marítima de una nación es decisiva. Tanto para la creación y desarrollo de las empresas de mar como para la extensión de las relaciones y el establecimiento de factorías en el mundo entero, el Estado asume una función directa.

La historia de la creación de las grandes líneas de la navegación en Inglaterra y en Alemania nos enseña que á la intervención inicial del Estado por medio de contingentes y grandes subsidios y compensaciones pecuniarias, se debe que la iniciativa privada, estimulada de tal modo, haya llegado á constituir esas enormes empresas de navegación que disponen de transportes marítimos con el inmenso tonelaje que hoy admiramos.

Para llegar á estos resultados es impo- tente la *iniciativa privada*, á la que dejan huérfana de toda protección nuestros Gobiernos, que jamás se han preocupado del desarrollo de los intereses materiales del país, especialmente de los marítimos, á pesar de la aptitud reconocida de la Nación y de sus habitantes del litoral para las empresas de mar.

Deficiente será el poder naval militar que se intenta crear y que España tanto necesita para su defensa y prestigio, si no se fundamenta en el desarrollo de los intereses comerciales marítimos del país, que permitan contar con recursos navales propios, sin los cuales nada se habrá conseguido, pues no se puede ni se debe vivir de prestado en una cosa tan nacional como son las fuerzas militares, y las *Marinas de importación* jamás han sido eficaces.

Tal es la causa de que la solución del problema naval sea tan difícil, exija larga y meditada preparación, y que en ella se combinen el desarrollo del comercio marítimo y de la Armada militar; razón por la que en la mayoría de las naciones depende su gestión de un mismo centro, y en las que así no sucede, existe ya hoy una gran tendencia á verificarlo.

MARINA MERCANTE

EL VAPOR "YOLANDA"

En los acreditados astilleros de Liguria, en Ancona, se ha lanzado al agua hace pocas semanas el nuevo vapor *Yolanda*, perteneciente á la razón social «Frattelli Capellini di Quinto al Mare».

Es un vapor de dos palcos, con proa recta y popa elíptica, de 12,80 metros de eslora entre perpendiculares y 3.950 toneladas de desplazamiento.

El casco es de acero y del tipo *Aveningdek*; tiene dos puentes, el superior y el principal, ambos sobre la línea de carga.

Los alojamientos de la oficialidad están situados en la parte central, en dos casetas de acero revestidas interiormente de madera y decoradas conforme al más moderno estilo de los vapores de carga.

Los marineros y fogoneros se alojan á proa, en compartimientos separados y con abundancia de luz y de aire.

En la caseta de popa, que es de acero revestida de madera, está la maniobra para el timón y en otro lugar el depósito de los objetos marinos.

El sistema de ventilación de la bodega y de

los locales habitados se efectúa por medio de ventiladores.

De popa á proa corre un doble fondo celular para lastre de agua, que tiene cabida para 524 toneladas de agua, y además á popa hay un aljibe capaz para 484 toneladas.

El aparato motor es de triple expansión, desarrollando una fuerza de 140 caballos indicados, que dan á las hélices 70 vueltas por minuto; suficiente para alcanzar una velocidad de diez y medio millas por hora.

En la ceremonia del lanzamiento asistieron las autoridades, muchos invitados y la más escogida y selecta concurrencia, habiendo se hecho los honores por el S^{ig}. Ferruccio Prina, Gerente del Astillero y el interior Cav. Ferrero, Director del Astillero.

El *Yolanda* es el tercer vapor construido en el espacio de diez y ocho meses, en dichos Astilleros.—X.

POLÍTICA

VELO QUE SE RASGA

El debate sobre la contestación al Mensaje de la Corona, iniciado ayer friamente, ha cobrado animación con el discurso del Sr. Montero Ríos, que, por su situación política y su autoridad indiscutible, lleva en el Senado la voz de la minoría liberal.

No está muerto el partido liberal; y por lo que se advierte, no sólo tiene vida y aientos para las mayores empresas, sino que se siente capaz de salvar los grandes principios que constituyen su credo político, puestos en entredicho por el partido gobernante.

El velo tenebroso que la situación actual ha echado sobre las libertades revolucionarias, sobre los derechos constitucionales, se rasgará gracias al partido liberal, que no quiere vivir vuelto de espaldas á la opinión y á los anhelos del país en masa, sino marchar de frente, con paso firme y seguro, hacia los grandes ideales de libertad y justicia en que se informan hoy las sociedades modernas.

Nadie en mejores condiciones que el señor Montero Ríos para decir todas estas cosas tan halagüeñas en el Senado, porque nadie puede olvidar que el ilustre jurista ha sido quien llevó á las leyes el espíritu de la revolución, y quien por sus tradiciones, sus trabajos, su tenacidad, tenía que llevar la voz cantante en este pleito eterno de la libertad contra la reacción, del progreso contra el feudalismo disfrazado.

Pero si es un consuelo el saber que en el camino de la libertad constitucional no es posible volver atrás, produce cierto desencanto el considerar que sea preciso, después de tantos años y de tantas luchas, después de tantas enseñanzas y tantos esfuerzos, tener que pulsar la cuerda sensible de las conquistas revolucionarias para herir el sentimiento popular y sacudir la especie de sopor que invade por todas partes á este país sin ventura, que soporta Gobiernos impopulares, procedimientos de política incompatibles con su dignidad, actos de soberbia é hipocresía en el poder que pugnan con los respetos que á la opinión se deben y la consideración que merece una nación como la nuestra tan acreedora por parte de sus gobernantes á otro género de atenciones y miramientos.

Después del Sr. Montero Ríos, toda intervención en el debate de contestación al Mensaje de la Corona huelga. Se ha dicho ya cuanto era menester y hacía falta; todo lo demás sobra. La situación del Gobierno, las explicaciones que puedan darse para justificar el desequilibrio gubernamental no interesan sino á los ministeriales.

Al país lo que le interesa saber es que el partido liberal vive; y como eso está ya demostrado, la discusión forzosamente decaerá. Ahora lo que hace falta es que los hechos confirmen las palabras, y se ofrezcan pronto al país soluciones salvadoras que cierren definitivamente el paso á todas las intemperancias del poder.

VIVIENDAS PARA OBREROS

LABOR DE LA ECONÓMICA MATRITENSE

Acabamos de recibir el notable dictamen recaído á la proposición sobre viviendas para obreros presentada por D. Manuel de Saralegui en la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País. Es un trabajo meritorio, tanto por el fin á que se encamina, como por la forma castiza del lenguaje que emplea.

Fomentar, como dice el autor, los intereses morales y materiales de los pueblos para evitar la desesperación del proletariado, que por las condiciones económicas en que hoy vive es materia dispuesta para toda clase de radicalismos y perturbaciones, es empresa que merece preferente atención de sociólogos y de estadistas.

A ello tiende como es sabido y de modo eficaz y conveniente la construcción de viviendas para obreros, asunto de la hermosa proposición del Teniente de navío de primera clase Sr. Saralegui.

Nuestra más entusiasta enhorabuena al distinguido jefe de la Armada y nuestro mejor aplauso á la Sociedad Económica.

BARCA DE 18 REMOS

En Venecia acaba de caer al agua una barca ideada y construida por el ingeniero Angelo Meloncini en los talleres de su propiedad, y que será movida por 18 remeros.

Las dimensiones de esta bonita embarcación, son: eslora total, 24 metros; ídem en la flota-

ción, 15; manga máxima, 1,60; calado, 0,25; altura total, 0,70.

El barquito conserva en sus líneas exteriores todos los caracteres del puro estilo veneciano, gran ligereza, y, al mismo tiempo, mucha solidez.

La barca, nueva por completo en Venecia, dadas sus dimensiones excepcionales y el número de sus remeros, lleva el glorioso nombre de *Francisco Querini*. Y por su construcción y feliz lanzamiento, constituye un éxito para el indicado ingeniero.

HUELGA GENERAL

Ayer mañana, según comunican desde Cartagena, se declararon en huelga los obreros de las fundiciones, los mineros de todo el distrito de La Unión y los descargadores del llano.

Han ejercitado conciones sobre los últimos, varios grupos situados en los caminos que conducen á las minas.

El número de huelguistas es considerable, apreciándose en más de 20.000 los obreros que en este paro casi general, han abandonado el trabajo en las minas y fundiciones.

Ha habido colisiones, resultando un herido. En previsión de los acontecimientos, se ha trasladado á la ciudad de La Línea, un Capitán de la Guardia civil con fuerzas á sus órdenes.

También han salido para este pueblo la escolta de caballería del General gobernador, y un batallón del Regimiento de Sevilla.

En el teatro Principal de dicha ciudad, han celebrado los huelguistas un mitin, en el que se ha acordado que una Comisión de obreros vaya á visitar al alcalde, para que éste gestione con los patronos las ocho horas de trabajo.

Los cargadores de vagones de mineral del tranvía se han adherido al mitin, temiéndose por este motivo, un gravísimo conflicto, por quedar interrumpida las operaciones de carga en el puerto.

OPTIMISMOS

Trigo largo.

La cuestión de los trigos está sobre el tapete, gracias á las gestiones de una comisión de senadores y diputados de las regiones productoras, que anda de la ceca á la meca visitando Ministros y altos funcionarios para enterarse de que por esta vez cada español tiene seguros los 2,65 hectolitros de tan simpático cereal que consume al año.

Es una noticia de esas *de buten*, porque evidencia, con el testimonio de tan respetabilísimos señores, que *hay trigo*, y trigo largo, como se suele decir, como que, según cálculos, sobrarán este año de 10 á 12 millones de hectolitros, toda vez que el consumo es de 43 á 45 millones anuales y la cosecha de este año, por corto, será de unos 55.

De cebada es de lo que se anda mal. Hay merma en la producción de este artículo, y el consumo agotará la cosecha y todavía será preciso traer de fuera más cebada para compensar el déficit; todo por la picara sequía de Febrero y Marzo, que les vino de perlas á las máscaras, por Carnaval, y á los paseantes por la Semana Santa, pero que á los campos los partió por el eje como se suele decir.

Los tahoneros, que con la sequía hacen su agosto, están consternados considerando que ya no pueden *subir el pan*, pues no solamente llueve sin tin, sino que los superinducidos senadores y diputados les fastidian enterando á todo bicho viviente de que la cosecha va á ser este año espléndida y de que sobrárá trigo y, en fin, que *no hay escasez*.

Mientras los labradores están contentos todo va bien; ellos sudan la gota gorda para que á los demás españoles, incluidos los vagos de profesión y los representantes del país, que allá se van, no les falten sus correspondientes 2,65 hectolitros de trigo, y vamos viviendo! Pero cuando el agricultor se queja hay que echarse á temblar, porque todo toma mal cariz y parece que lo que se come es robado.

¡Benditas lluvias! Acaso producen molestias, ajan la indumentaria y estropean el calzado de los barbilindos, que corren el tacon en las grandes poblaciones, pero en cambio, fecundan la tierra, afirman el trigo y atan de pies y manos á los tahoneros, que son los verdaderos aguafiestas de la gente urbana, esa que vive en una santa ignorancia de las penalidades campesinas y que sólo de oídas sabe algo de las crisis agrícolas.

Por esta vez puede archivar el tético adagio de que donde no hay harina todo es molina, y supuesto que hay, ó mejor dicho, va á haber *trigo largo*, demos las gracias muy cortosamente á esos padres de la patria que han tenido la amabilidad de suministrar esas noticias tan halagüeñas... ¡Y dese el corrojo cuanto antes!

Así como así, el verano viene á paso de tortuga y el invierno se acerca á marcha de automóvil, y no es cosa de perder las imperiosas vacaciones del estío que tan bien sientan á los que no han trabajado en todo el invierno, ni piensan molerse los huesos, y hacen bien, si pueden, en lo que les resta de vida, que Dios se la prolongue muchos años, amén.

Abel Imart.

La influencia francesa.

En la prensa internacional, la cuestión preferente es la corriente de simpatía que parece establecerse entre la corte italiana y la República francesa, que contrasta con la frialdad que existe entre el Gobierno de M. Combes y la Santa Sede.

Se da por cierto que muy pronto el Rey Víctor Manuel emprenderá un viaje á París, y así hay lugar á creerlo en vista de las frecuentes conferencias que estos días se suceden entre el embajador francés en Roma y el Presidente del Consejo de Ministros de Italia.

En el Vaticano, como es natural, producen mala impresión estas noticias, y se procura atenuarlas todo lo posible; y para que no resulte demasiado el antagonismo que hay entre la curia romana y la política francesa, se trata de dar algún relieve á la significación que tiene el hecho de que el Papa haya ordenado la recopilación de todas sus encíclicas para observar al Presidente de la República norteamericana, correspondiendo así al regalo hecho por M. Roosevelt á León XIII, de una recopilación

de los Mensajes presidenciales de los Estados Unidos.

Por su parte, los franceses tratan de sacar todo el partido posible de la visita del Rey de Italia á París, acaso con miras interesadas, pensando en la magna cuestión del Mediterráneo, que puede constituir para Francia, con la amistad italiana, una base formidable para sus futuras determinaciones.

Parece lógico que el Presidente de la República francesa correspondiera á la visita del Rey Víctor Manuel, yendo á su vez á Roma, pero esto no es todavía más que una presunción.

Aun así, los italianos se proponen echar el resto, y si se realiza, como es de suponer, la visita de Loubet á Roma, el recibimiento le tributará Italia, según dice el telégrafo, será tal, que obscurecerá el que acaba de hacerse á los Soberanos de Inglaterra y Alemania.

Todo esto se presta á reflexiones de cierta índole, relacionadas con problemas de política internacional que interesan á España, pero en cuya solución ni interviene ni procura intervenir nuestro Gobierno, lo que acaso no sea un mal, pero que positivamente no es un bien, dado el aspecto que van adquiriendo las relaciones de Francia con las diversas potencias interesadas en el Mediterráneo y en Africa, y de las cuales parece que cada día nos alejamos más.

EL PETRÓLEO EN LA NAVEGACIÓN

No es ciertamente hoy cuando empieza á hablarse de petróleo como sustituto del carbón para impulsar á los buques á través de los mares; pero ha reavivado, por así decirlo, el interés que esto asunto ofrece los experimentos con insistencia llevados á cabo por las Marinas de guerra británica y norteamericana y alguno que otro viaje realizado ya con feliz éxito entre los Continentes americano y europeo.

Cierto es que desde la introducción del vapor en la navegación sólo de carbón se ha hablado como origen de aquel vapor; pero no lo es menos, aunque fuese poco conocido el hecho, que ya en 1870 surgió en Rusia la idea de vaporizar el agua por medio del petróleo, ya que se contaba con los abundantisimos manantiales de la península de Apsherón, en la costa occidental del Caspio, que han dado vida á la importantísima industria de la refinación de aquel líquido y á su exportación en grande escala con destino al alumbrado público y particular de distintas poblaciones.

Esta misma abundancia del aceite mineral, y los precios verdaderamente prohibitivos que el carbón alcanza en el mencionado país, fueron causa de que en la fecha citada se pensara en utilizar los residuos del primero, de ningún valor comercial, para la generación del vapor en la navegación del referido Caspio, y del río Volga, su principal tributario.

No dejaron de intentar lo mismo en otras partes, pero las restricciones que la ley imponía á la exportación de los antedichos residuos, y el caro de su transporte, impidieron que reemplazasen en países alejados del centro productor al combustible universalmente conocido.

Descubriéronse más tarde nuevos criaderos de petróleo en Persia, California, Borneo y Texas; empezaron á construirse grandes buques-cisternas para su transporte económico, se establecieron depósitos del líquido en los puertos más frecuentados, y se facilitó así de modo notable su empleo como sustituto del carbón.

Hoy puede asegurarse que se sirven corrientemente del petróleo muchos buques, y que su número va en aumento.

¿De dónde procede el aceite mineral con preferencia usado? ¿Qué elementos entran en su composición y en qué cantidad? Vamos á decirlo en breves palabras.

Los aceites minerales que más favor obtienen en calidad de combustible para la navegación, proceden de Borneo y Texas, y los residuos del Cáucaso y de Persia.

Los elementos de que esos aceites constan son: carbono, de 85 á 88 por 100; hidrógeno, de 11 á 14 por 100; oxígeno, de 1,2 á 3,3 por 100.

Los productos de algunas procedencias contienen además cierto elemento heterogéneo, que de no combinarse químicamente con el carbono, perjudica para la buena combustión.

En términos generales, cabe afirmar que los buques destinados al servicio de la costa occidental africana, Extremo Oriente y Australia, utilizan petróleo de Borneo y residuos de Persia, en tanto que al Oeste se dirigen los que emplean el producido en Texas.

Cuanto á los barcos que navegan en el Mar Negro, no hay que decirlo, los residuos del Cáucaso hacen el gasto por completo.

Que el uso del petróleo lleva ventaja al del carbón, cuesta poco comprenderlo.

Desde luego, el embarco del combustible líquido es más económico y menos engorroso, pudiendo introducir en los depósitos de á bordo de 200 á 300 toneladas por hora.

Además, su peso es cerca de un 40 por 100 inferior que el de la hulla mejor.

En tercer lugar, quizá el primero por su importancia, permite suprimir el costoso y penosísimo trabajo de los fogoneros, y reduce á un tercio, y á veces á una cuarta parte, el personal de las calderas.

Finalmente, y por lo mismo que la combustión no depende de la dirección ó fuerza del viento ni de la existencia de calmas, el empleo del petróleo evita las dificultades que la combustión ofrece en ocasiones, cuando se trata del combustible usual.

Eso sí, hay que procurar con el mayor esmero separar del aceite mineral sustancias extrañas, por ejemplo, el agua, antes de que aquélla vaya á consumirse; porque el agua, amén de despararar la llama y enfriar la caldera, puede producir peligrosas explosiones en el horno, además de que vicia la combustión y perjudica las paredes de la caja de humos.

Deben asimismo ser objeto de minuciosa atención las cisternas, que han de contener cada una la cantidad de petróleo necesaria para el consumo durante doce horas, para lograr que mientras una de ellas está en servicio, el agua se separe del petróleo en la otra.

Concénese, como mejores, tres tipos de aparatos de combustión. Los de compresión mecánica (Körting, Swenson, Meyer, Howden.) Los de vapor (Holden, Rusden-Eeles, Orde.) Los gasificadores (Dürr.)

En el aparato de Körting el petróleo, separado del agua, es elevado por una bomba de vapor, y alcanza la temperatura de 66° C., gracias

á un calentador colocado encima del tubo aspirante. Al salir de la bomba, otro calentador aumenta aquella temperatura hasta 90° C., y por fin, sufridas las filtraciones, es inyectado en el horno á la presión de 30 libras por pulgada cuadrada.

Advirtáase que al ser inyectado el aceite mineral, la espiral de la válvula imprime un movimiento centrífugo que, unido á la presión ejercida por la bomba y á la gran fluidez adquirida por la elevación de la temperatura, lo reduce á átomos y lo enciende.

El aparato privilegiado de Rusden-Eeles está fijo en la parte anterior de la caldera, al lado de la puerta del horno, y puede girar horizontalmente para introducir el pico de combustión en el horno y dirigir la llama, ó retirarlo y volverlo contra el frente de la caldera. Está asimismo en conexión con los tubos conductores del petróleo y del vapor, cuya introducción puede fácilmente regularse, mientras el aparato funciona, por ser ajustables separadamente los orificios anulares, á cuyo través pasan dichos fluidos.

En esta condición esencial para obtener los mejores resultados en la combustión, que se verificará cuando la llama sea en general blanca y opaca, en el centro semitransparente y casi violeta, y roja en el extremo y sin emisión de humo.

Requiere este aparato, para dividir el petróleo, un consumo de vapor á razón de 0,2 libras por caballo indicado y por hora.

En los buques no destinados á fínarrario fijo, especialmente en la navegación libre, y en los cuales, por razón de economía pudiera convenir servirse del carbón ó del aceite, según las circunstancias, no ofrece dificultad habilitar para el uso del petróleo las calderas originalmente construídas para la combustión exclusiva del carbón.

Para pasar de la combustión del petróleo á la otra, bastará cerrar la válvula de los aparatos, y dando media vuelta, revolver el pico del aparato hacia la parte anterior de la caldera, abrir la puerta, limpiar el empujillado y cargar de carbón, que se encenderá del modo usual. Esta operación puede verificarse andando el buque, sin pararle, nada más que disminuyendo la velocidad.

La demostración de lo último se ha hecho en un vapor de gran arco con tres calderas de tres hornos cada una, y en las cuales menos de una hora bastó para pasar de la velocidad con carbón; aunque haciéndose patente que será más económico, siempre que de viajes largos se trate, quitar las barras de los hornos cuando se haga uso del petróleo.—B. S.

JUSTA DEFENSA

III

Expuse en el artículo anterior, por denuncia del Sr. Sánchez de Toca, lo que en el régimen de la Hacienda Pública y en cantidad de cerca de seis millones, habían hecho los Ministros Sres. Silveira y Duque de Veragua; ahora voy á señalar disposiciones, por las cuales se comprará quienes son los que van á remolque en este asunto.

A los treinta y ocho días de ser Ministro, encontró el Sr. Silveira el crédito, en el que ponen la *cañuta* en el *tonel del Presupuesto* los favorecidos; y empezó á dictar Reales órdenes y distribuir un puñado de pesetas, en servicios tan propios de la Marina, como escritos sobre los rayos X; y así consumió el crédito y distribuyó cruces pensionadas.

Igualmente, para desvirtuar la situación de excedencia, empezó á poner á sus inmediatas órdenes á Generales, Jefes y Oficiales, y en ello estuvo ocupado desde el día siguiente de encargarse del Ministerio hasta el 14 de Septiembre; y fueron tantos los nombramientos, que el 27 del mismo mes, dicta una Real orden cesando todo el personal que había nombrado, y manifestando á la prensa que lo hacía por el buen orden de la administración y para la justicia y la equidad en el percibo de haberes, corrigiendo cuanto hizo días antes de dejar de ser Ministro de Marina.

Su sucesor en el orden civil Sr. duque de Veragua, lo iguala en las disposiciones dichas; y agotado el crédito del art. 3.º, capítulo 4.º, y en ese señalamiento, pareciéndole poco simular las excedencias con comisiones, personal á sus órdenes y agregados al Ministerio, se decide á conceder cruces pensionadas que repartió durante su tiempo de administración, y llegaron á cerca de medio millón.

Es más; tuvo que dictar diferentes Reales órdenes el 14 de Mayo de 1902, desestimando peticiones producidas por el abuso ministerial de las concesiones que se daban, á consecuencia del mercado de reptiles, como dice el Sr. Sánchez Toca.

Enumerar lo consumido en temporeros para obtener haberes figurando en nóminas y otros recursos, como dar ascensos á los asimilados por no tener derecho á retiro y puedan tener un crecido sueldo permanente, son cosas que jamás la hicieron los señores Almirantes tan mal tratados por los personajes civiles.

El actual Ministro civil no ha sido tan espléndido como su antecesor en conceder cruces pensionadas, pues sólo concedió una por Real orden de 13 de Febrero de 1903, y la historia del crucero *Cardenal Cisneros* no justifica ni acredita el motivo de la reexpensa.

Más ha llevado á la exageración, las Comisiones, destinos en Madrid, declaraciones indemnizables y disposiciones que alteran con demasías el presupuesto, que ha llegado al colmo, basta decir que se registran Reales decretos y Reales órdenes, en número de más de treinta, independiente de haber establecido en Madrid el Estado Mayor central, la Junta local central de fondos económicos de practicaje, que en conjunto forman un personal de 25 Generales, Jefes y Oficiales, con los cuales, desde Diciembre de 1902, se ha aumentado el *pólipo terrestre* (1) de la Marina militar en Madrid, perjudicando al Tesoro.

Como quiera que me he de ocupar ex-

(1) Palabras del Sr. Sánchez de Toca.

tensamente de cuanto ha dicho el Sr. Sánchez de Toca sobre los destinos en tierra de la Marina y las fracciones nada exquisitas para donarlos y ponerlos en frente de la opinión poco ilustrada de la nación, que por lo mismo no saben apreciar cuanto dice una perturbada inteligencia en cuestiones de tantos estudios, tanta práctica y tanta experiencia como se necesita para tratar de los asuntos de las Marinas de guerra y mercante, en el próximo artículo expone cuanto ha escrito el actual Sr. Ministro acerca de la burocracia terrestre, puesto que acabo de señalar lo que ha practicado en beneficio de ella.

Váyase haciendo la comparación, si se quiere, hasta profesional de los dignos Generales Sres. Durán, Antequera, Pasquín y Valdés con los tres Ministros civiles, establecidos de alto vuelo, y condiciones de las cuales carecían tan leales servidores de la patria y el Rey, según el libro de reformas que escribió el Sr. Sánchez de Toca para obtener la cartera de Marina.

Antonio de Vivar.

ex-Senador.

(Se continuará.)

MARINOS ILUSTRES

El Jefe de Escuadra

DON ISIDORO GARCIA DEL POSTIGO

1703 á 1767

Parecerá á primera vista al leer las biografías que si bien es peligrosa la vida del mar, por el doble combate y la lucha que tienen que sostener los que á ella se dedican con los elementos y con los hombres, siendo con los primeros constante, puesto que se desencadenan aun estando en plena paz; que en cambio se han hecho y se siguen haciendo grandes carreras, puesto que todos los marinos la terminan de generales.

En esto como en todo hay bastante error. Después de las campañas vemos á los conocidos que llegaron á los más altos empleos y se envidia su suerte; nadie se acuerda de los muchos que sucumbieron, de los dilatados servicios que prestó el que asciende; y de que para llegar á aquel alto puesto se vió en el caso de exponer su vida por la Patria muchas veces habiéndole respetado la muerte, de milagro.

Efectivamente, la mayoría de los marinos del Cuerpo general que figuran en la segunda mitad del siglo XVIII llegaron á Generales; pero no debe olvidarse que por entonces tuvimos empuñadas guerras contra Inglaterra y contra Francia, y que para defender nuestras provincias y Virreinos de América que empezaron á proclamar su independencia, se necesitaba un poder naval que no hemos podido tener nunca, siendo inútiles las inmejorables condiciones de nuestros marinos de guerra, su instrucción y su valía, que era mucha como estamos viendo, ante la escasez de material flotante, y de buques en condiciones de combate, que en todo tiempo, y ahora más que nunca, nos han hecho falta.

La biografía reducida que vamos á reproducir hoy es como las de los demás marinos de aquel tiempo: altamente honrosa; pero exceptuando las fechas y datos personales son siempre iguales los combates; y los viajes también idénticos.

Nació D. Isidoro García del Postigo en Cartagena (provincia de Murcia), pues en aquella fecha la teníamos también de Indias hacia el año 1703.

Solicitó y obtuvo carta-orden de Guardia marina y sentó plaza en el Departamento de Cádiz, única Escuela Naval que entonces existía, ingresando de este modo en la Marina de guerra el 21 de Agosto de 1717. Sucesivamente, unas veces por escala, y otras por méritos de guerra, fué obteniendo sus empleos en la Armada, en las siguientes fechas:

Alférez de fragata, en 1723; Alférez de navío, en 1731; Teniente de fragata, en 1732; Teniente de navío, en 1735; Capitán de fragata, en 1740; Capitán de navío, en 1747, y Jefe de Escuadra en 1760.

Después de haber terminado los estudios elementales de su carrera, navegó en las aguas del Departamento de Cádiz en viajes de instrucción; combatió contra los moros piratas, hizo varios cruceseros entre los cabos de San Vicente y Santa María, para proteger la recalada de los buques que venían de América con mercaderías y caudales, se portó siempre con inteligencia y bizarría en estos combates y navegaciones, y luego salió para la América Septentrional en la Escuadra de Indias mandada por el General D. Baltasar de Guevara, y regresó á Cádiz con caudales y artículos de valor el 20 de Diciembre de 1720. Perteneció después á la escuadra que mandaba D. Rodrigo de Torres y cruzando el canal de la Mancha, apresó en Junio de 1727 cinco buques mercantes ingleses.

Volvió á la América Septentrional en la escuadra de Indias confiada á D. Manuel López Pintado y se hallaba otra vez de regreso en Cádiz en los comienzos del año 1729.

Hizo un tercer viaje á la América del Norte formando parte con su buque de la Escuadra del Teniente general marqués de Mary y volvió á Cádiz con caudales, fundando en su bahía con la Escuadra el 18 de Agosto de 1730.

Destinado en 1732 á la Escuadra del Teniente general D. Francisco Cornejo, tomó parte con ella en la reconquista de Orán conduciendo al ejército del Duque de Montemar.

Ya en la Península se trasladó á Barcelona y quedó afecto á la Escuadra del Conde de Clavijo, que á fines de 1733, llevó tropas á Italia.

Por las costas de aquel país estuvo navegando durante algún tiempo, y al regresar á Cádiz con la división naval que mandaba el Brigadier Alderete, capturó el 6 de Octubre de 1734, después de porfiada lucha, un jabeque argelino de 16 cañones.

Volvió después otra vez á la América del Norte el año 1735, con la Escuadra del marqués de Torreblanca, D. Manuel López Pintado, y regresó á Cádiz conduciendo caudales en el mes de Agosto de 1736.

Más tarde navegó por las costas españolas; verificó dos viajes redondos al Río de la Plata, y uno á las islas Canarias, llevando tropas de transporte,

Hasta el año 1748 tuvo en distintas épocas el mando de varias fragatas y del navío El Real, y practicó muchas comisiones que se le confiaron y también hizo un número considerable de viajes y cruceseros en el Atlántico y el Mediterráneo.

Mandó el navío Reina desde el 23 de Noviembre de 1751 hasta el 5 de Marzo de 1752; el Tridente, desde el 19 de Septiembre de 1751 al 30 de Junio de 1755; el Triunfante, desde el 22 de Junio de 1757 al 8 de Enero de 1758, y el navío Soberano, desde el 17 de Mayo hasta el 28 de Noviembre del mismo año de 1758.

Con todos estos buques se dió á conocer como bravo y experto marino, demostró sus buenas dotes de mando y prestó muy útiles servicios en cruceseros y comisiones, así en el Mediterráneo como en el Atlántico.

A bordo del navío Soberano con el mando de este buque y el de una corta división naval, sostuvo el combate en que se reflejaron las líneas siguientes que están tomadas de la Gaceta de Madrid del 20 de Julio de 1758.

«Se ha tenido noticia de que los navíos Soberano, Vencedor y Hector del mando de D. Isidoro García del Postigo, lograron encontrar en los mares de Málaga el día nueve del corriente al navío Castillo Nuevo, capitana de Argel y una fragata; que el primero, después de una obstinada resistencia se rindió en tal estado que se fué á pique, y dando solo tiempo á recoger 306 turcos y 56 cautivos, restó de su tripulación de más de 500 hombres; y que la fragata, separada de su Comandante desde el principio de la acción y seguida por el navío Hector, se le ocultó en la noche á favor de una turbulencia no obstante tenerla ya desbarbolada de un mastelero.»

Después de estos sucesos obtuvo García del Postigo el mando del navío Dragón, que arboló la insignia de Almirante en la escuadra destinada á Méjico y la Florida. Con la referida escuadra salió de Cádiz para Veracruz el 30 de Junio de 1760, y regresó con caudales y frutos preciosos en 1761.

Después de tantos, tan largos y tan repetidos viajes, desembarcó en Cádiz y obtuvo destino en el Departamento de Cartagena, en donde prestó los servicios propios de su elevada categoría. No obstante esto, volvió á embarcarse otra vez, y durante algunos meses tuvo interinamente el mando de la Escuadra del Mediterráneo, con la que hizo algunos viajes por las costas, que fueron los últimos, puesto que á poco de haber regresado falleció en la misma ciudad que le vió nacer el 17 de Febrero de 1767, á los sesenta y cuatro años de edad y cerca de cincuenta de buenos servicios.

El ilustre marino, que era bastante querido en Cartagena, fué muy sentido por sus paisanos, que hicieron de su entierro una manifestación de duelo y de simpatía; también lo fué mucho por el Cuerpo General de la Armada, que le ha considerado y considera como uno de los Generales de la Marina que antes y después de serlo, supo cumplir siempre sus deberes como caballero, militar y marino.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 3 de Junio de 1903.

LOS SUCESOS DE FIGUIG

(POR TELÉGRAFO)

Londones 4.

The Standard, hablando de las operaciones militares de Francia y de la probable anexión de la región del Figuiq á la Argelia, dice que un hecho de este género sería considerado como un mal mucho más grave que el que ocasionan las partidas de ladrones marroquíes que dominan en casi todo aquel imperio.

Argel 4.

En los centros oficiales se desmiente el rumor de que durante la noche del lunes último los moros del Figuiq atacasen el puesto militar de Beni-Ounif.—Fabra.

La explosión del polvorín del Campamento

En el número de este periódico correspondiente al día 26 de Junio del año anterior se publicó un artículo, en el que se formulaban algunos juicios acerca de las causas que pudieron determinar la explosión del polvorín del Campamento de Carabanchel ocurrida en aquel mismo día.

Con este motivo, hemos sido citados repetidas veces por el digno juez que instruye el expediente incoado para depurar las responsabilidades que pudieran deducirse por aquel accidente, con objeto de que exponamos el fundamento de los juicios que en el referido escrito se expresaban.

Pero se da el caso de que desde la publicación de aquel artículo ha cambiado casi toda la redacción de este periódico, incluso el autor del trabajo que se trata de esclarecer, y desconociendo nosotros su paradero, así como las razones en que pudiera fundar sus juicios, nos vemos imposibilitados para ampliarlos y facilitar al juez militar su depuración.

Por otra parte, hemos consultado el caso con distinguidos ingenieros, y todos nos han expuesto la opinión de que la explosión del polvorín del campamento fué producida por causas todavía no bien conocidas científicamente, y está claro, que siendo así, no pueden deducirse para nadie responsabilidades de ningún género, con motivo del expresado accidente.

Nosotros nos complace en reconocerlo y declararlo así, rindiendo culto á la justicia, y también por sernos imposible hacer otra declaración, pues como queda dicho, desconocemos el escrito origen de la sumaria y sus fundamentos.

TEATROS

Eldorado.

Este teatro ha sufrido una completa transformación que es seguro sorprenderá agradablemente al público que lo visite en la próxima campaña de verano.

La antigua techumbre de la sala y la embocadura del escenario, han sido sustituidas por otras muy elegantes y artísticas, los palcos bajos, que antes estaban casi al mismo nivel que las butacas, se han puesto á mayor altura y se les ha procurado entrada independiente; en la entrada general y delanteras de anfiteatro se han realizado también importantes reformas, cambiando los antiguos asientos por otros más cómodos, y numerando todas las localidades

con el fin de facilitar la colocación del público, sin la confusión y las protestas que suelen originarse en los días de grande entrada.

La reunión de la compañía se celebrará el día 4 para asistir á la lectura de la zarzuela El General, de los aplaudidos autores Sres. Perrin y Palacios, y música del maestro Jiménez, con la que se presentarán al público todos los artistas que la forman.

Para dicha obra está pintando tres magníficas decoraciones el reputado escenógrafo señor Murio, y el sastre Sr. Vila se ha encargado de la confección del vestuario.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Aplauso al Gobierno francés.

Paris 3.

En una numerosa reunión electoral verificada en Sennecy (Loira y Saona), se ha votado unánimemente una moción de aplauso al gobierno por la energía de que viene dando muestras en su lucha contra las congregaciones y pidiendo la separación de la Iglesia y el Estado.

Los ediles de Paris en Rusia.

Paris 3.

La Comisión del consejo municipal de Paris, que se encuentra en Rusia, habrá visitado hoy á Moscú y el sábado emprenderá su viaje de regreso á Paris.

Atentado frustrado.

Nueva York 4.

Un telegrama de Bloomington (Illinois), anuncia que la policía de León (Idaho), descubrió un saco de dinamita que habia sido colocado cerca del punto donde estaba dispuesto un tren especial para el Presidente de los Estados Unidos.

La policía sospecha que se trataba de un atentado contra el Sr. Roosevelt.

Ataque á Max Regis.

Paris 4.

El ex-Alcalde de Argel, Sr. Max Regis, que iba á asistir á una reunión, fué asaltado cerca de la estación de Montparnasse por un socialista.

El Sr. Max Regis disparó su revólver al aire. El agresor produjo con un bastón al Sr. Max Regis una leve herida.

VALVULA ELÉCTRICA

La comodidad del empleo de las corrientes alternativas para la transmisión eléctrica de la energía viene contrarrestada por la imposibilidad de emplear estas corrientes alternativas en algunas aplicaciones como en las acumuladoras, en las lámparas de arco, los acumuladores, la electrolisis y el funcionamiento de pequeños electromotores.

Cuando se quiere emplear en estos casos la corriente alternativa, no hay más remedio que transformarla en continua, valiéndose de alguno de los aparatos inventados para este objeto. Uno de estos aparatos, que con el nombre de «válvula eléctrica», ha sido patentado por don Alberto Nodón, de Paris, es el que vamos á describir en este artículo.

Esta válvula, que permite enderezar ó transformar en continuas las corrientes alternativas simples ó polifásicas, se compone esencialmente de un electrolito formado por una solución saturada de fosfato bórico de amonio, al cual se pueden añadir fosfatos de algunos otros metales, y en cuyo electrolito se introducen dos electrodos, el activo, formado por una aleación de aluminio y zinc, y el pasivo, constituido por hierro ó una de sus aleaciones.

La válvula se compone de un electrodo de zinc, aluminio, formado con preferencia por una barra cilíndrica, terminada por uno de sus extremos en un casquete esférico, y por el otro en un borse de toma de corriente; esta barra está enchufada en un manguito de caucho, provisto de un reborde.

La válvula comprende además un electrodo de hierro, constituido por una plancha de este metal, arrollada, formando un cilindro hendido por una de sus generatrices.

Dicho cilindro lleva en su parte superior, remachada ó fija al mismo, una toma de corriente provista de un manguito de caucho con un reborde análogo.

Esta toma de corriente comunica con un borse de toma de corriente.

Los dos electrodos se introducen en el recipiente de hierro, esmaltado interior y exteriormente. El electrodo desansa en una arandela de caucho, y dentro de él se introduce el electrodo, manteniéndolo á cierta distancia del por medio de una arandela de caucho. La parte superior del recipiente se cierra con un disco de ebonita, provisto de las aberturas convenientes para dar paso á la barra y á la toma de corriente.

La batería se compone de cuatro válvulas semejantes dispuestas en un recipiente de palastro provisto de un tubo de desagüe. El tubo desciende hasta la mitad de la altura del recipiente, y comunica con una toma de agua exterior.

Las cuatro válvulas de una batería se combinan entre sí del siguiente modo, conocido con el nombre de Leo Gratz.

Reúnense, por una parte, los electrodos zinc-aluminio de las válvulas, y por otra parte, se reúnen entre sí el hierro de las válvulas y el zinc-aluminio de la válvula. Finalmente, el hierro de la válvula se une al zinc-aluminio de la válvula.

La fuerza electromotriz de la corriente enderezada puede variarse á voluntad, introduciendo una resistencia de auto-inducción variable en el circuito de la corriente alternativa.

Puédese obtener una corriente sensiblemente continua en el circuito de trabajo, intercalando otra resistencia de auto-inducción en el circuito de trabajo.

No se produce desgaste alguno apreciable del electrodo zinc-aluminio, ni del electrodo hierro, así como tampoco sufre cambio alguno la composición del electrolito.

El tubo sirve para introducir agua fría en el recipiente exterior, pero si se quiere producir el enfriamiento con aire, se disponen unas aletas enfriadoras para los diversos recipientes.

Las corrientes así enderezadas, pueden utilizarse de varios modos, ya sea para cargar acumuladores, ó bien para alimentar lámparas de arco de corriente continua, ó también para accionar electromotores continuos.

Cuando se utilizan para cargar acumuladores, se envía la corriente directamente á la batería del modo ordinario, efectuándose la regulación por medio de resistencias de auto-inducción, en lugar de resistencias químicas.

El funcionamiento de las lámparas de arco continuas, tiene lugar como con la corriente continua. El centelleo de la lámpara se evita añadiendo la segunda resistencia de auto-inducción en 4,7 ó en 3,8.

La aplicación á los electromotores se hace del modo usual y la regulación por medio de una resistencia de auto-inducción.

La disposición de acoplamiento descrita se aplica á las corrientes alternativas simples. Cuando se quiere aplicar á las corrientes polifásicas, es preciso aumentar el número de las válvulas que constituyen una batería.

La densidad de la corriente no debe, en la práctica, ser inferior á 1/10 de amperio por centímetro cuadrado de superficie de electrodo activo, zinc-aluminio; siendo por demás evidente que la superficie de los electrodos y las dimensiones del aparato, varían proporcionalmente á la intensidad de la corriente que se desea obtener.

Violento temporal y naufragios

(POR TELÉGRAFO)

Valparaiso 3.

Se ha desencadenado un violento temporal en las costas, registrándose varios naufragios y un considerable número de ahogados.

Santiago de Chile 3.

Un despacho de Valparaiso confirma que el vapor Arequipa, que naufragó durante el último temporal, se ha perdido por completo. Ignórase el número de víctimas, pero se calcula en 80.

Valparaiso 3.

El Arequipa se fué á pique hallándose anclado. El capitán, su esposa, los oficiales y la tripulación perecieron.

De 80 personas que se hallaban á bordo, sólo 17 han podido salvarse.—Fabra.

CUENTO

LOS AMORES DE GONZALO

III

Pasó el tiempo. La vida de Gonzalo era muy triste. Desacreditado por su padre, rotas sus antiguas relaciones, mal trajeado, aburrido, trabajando día y noche para ganar veinticinco duros y poder comprar fideos y garbanzos... y viéndose con un niño, fruto de sus amores con Juilia, la existencia tenía para él poquísimos encantos.

Un día su pobre compañera le recordó antiguos juramentos, y en una mañana fría de invierno, cuando apenas la aurora despuntaba, Gonzalo y Juilia, arrojados al pie de un altar, se unieron con lazos que sólo la muerte rompe, y legitimaron al niño. Luego fueron á besar la mano del rico comerciante.

—¡Largo de aquí, canalla!—gritó el padre de Gonzalo.—Y dirigiéndose contra la muera, añadió:—Y tú, ¡so prostituta! ¡al arroyo!

—¡Padre!—gimió Gonzalo.—¡Padre, perdón! ¡Por la memoria de mi madre!—añadió juntando las manos.

—¡Largo de aquí, so granuja! El pobre hijo se asió de su mujer y caminó calle abajo hacia la Puerta del Sol. Se detuvo, volvió la cabeza, y tendiendo los brazos, gritó llorando: —¡Padre!

Y el padre le amenazó con la mano y se entró en la tienda. Gonzalo miró á su esposa, miró á su hijo, y dijo tristemente: —Vamos, Juilia; vamos hacia casa.

Y la pobre mujer le siguió en silencio.

Poco tiempo después recibí una carta de Gonzalo.

Marchaban á Filipinas, y se despedían de mí.

No volví á tener noticias de esta víctima del amor.

Usted dice ahora que Gonzalo ha muerto, y...

—Ha muerto Gonzalo—contestó D.—y ha muerto Juilia. Oíd el trágico fin de ambos infelices.

IV

Mis negocios me llevaban á Manila.

Me embarqué enfermo y durante quince días no pude salir de la cámara.

Cuando salí sobre cubierta y ocupé mi sitio en la mesa del comedor del barco, conocí á todo el pasaje.

Entonces traté á Gonzalo y Juilia.

Hacían vida retirada; pero eran tan corteses, saludaban con afabilidad tanta que la crítica de á bordo no se cebó en ellos.

Era una noche.

Yo dormía y desperté sobresaltado.

Llegaba hasta mí el rumor de gritos y lamentos.

Me incorporé en mi litera y escuché ansioso.

Oí la voz energética del Capitán y los silbidos estridentes del pito del Oficial de guardia.

No dudé. Algo terrible ocurría á bordo.

Me vestí. Recogí mi dinero y mis papeles, guardé en el bolsillo de la cazadora un machete pequeño—arma que os recomiendo que uséis si navegáis—y salí fuera.

El espectáculo que ví me cuajó de espanto.

El barco era una brasa inmensa.

En los botes de salvamento ya estaba embarcado casi todo el pasaje. El resto aguardaba llorando el instante de acomodarse en el último bote.

Cuando el Capitán dió el orden de embarque, se arrojaron tan frenéticos sobre la frágil navecilla que la volcaron.

A la luz roja de las llamas ví en el costado opuesto un bote vacío. Así de mí machete y me tiré al mar. Luché con las aguas y subí.

—¡Bote vacío! ¡Bote vacío!—grité con toda la fuerza de mis pulmones.

Algunos naufragos nadaron hacia mí.

Recordé que un hombre traía en la boca una niña de diez ó doce años de edad (1).

Era su hija.

La había agarrado con los dientes el pelo de la nuca.

Le ayudé á subir.

El hombre no podía abrir la boca. ¡Tal había sido la contracción nerviosa de los músculos de la cara!

De pronto sonó la voz poderosa del Capitán.

—¡Eh del pasaje! ¿Todos en salvo? ¡Fuera la oficialidad!—y descolgaron un bote y se embarcaron.

—¡Maldición!—volvió á gritar el Capitán.—¿Que quedan aún dos desgraciados!

Entonces vimos á Gonzalo y Juilia correr por entre las llamas. Juilia estrechaba contra su pecho al pobre niño.

—¡Plazas! ¡Plazas para esos infelices!—pidió el capitán con voz de trueno.

Nadie contestó.

(1) Hicieronlo, D. Jaime Uribe.

Los botes estaban atostados de gente y no podían sostener más peso.

—¡El niño! ¡Venga el niño!—exclamaron varios oficiales.—¡Tirale! ¡Nosotros lo salvaremos!

Gonzalo, palpitante, loco, perdido el tino, arrancó el niño de los brazos de Juilia y arrojólo al mar.

Sonó un alarido horrible.

Un bravo oficial, ¡bendito sea!, se tiró al agua y cogió al niño.

—Ahora ¡uno de vosotros!—volvió á gritar el bravo marino.

—¡Mi mujer!—exclamó Gonzalo.

—¡No!... ¡tú! ¡tú!—contestó Juilia abrazando frenética el cuello de su esposo.—¡Sálvate tú, Gonzalo de mi alma! Tú cuidarás á nuestro pobre hijo...

—¡Nunca!—replicó Gonzalo, y cogió á la mujer por la cintura.

—¡Tirala!—gritaron los oficiales.—¡El buque se hunde!

Gonzalo hizo un esfuerzo; le levantó en vilo, anduvo algunos pasos, vació y cayó de rodillas.

—No puedo—rugió como una fiera.— ¡Está desmayada!

—¡Pues tú, sálvate tú!

—¿Yo?—preguntó con voz indescriptible.—¿Yo? ¡Es mi mujer!... ¡Es mi Juilia! Por ella sacrifico cuanto tengo... riquezas, relaciones... padre... ¡Yo abandonaré!... ¡Moriré con ella! Y se sentó al lado del cuerpo inerte de la esposa; tiró de él, le cogió la cabeza con entrambas manos y la besó con amor infinito...

Luego... nada.

Las llamas le rodearon, y las sombrías aguas del mar se abrieron para dejar paso á dos cadáveres.

Treinta días después llegamos á Manila.

La beneficencia se encargó del hijo de Juilia y de Gonzalo.

Cuando salí de Filipinas, el niño quedaba en el hospicio.

Al abuelo le ví en el Círculo, anteaer, jugando carambolas.

Y tuve intenciones de decirle:

—Pero usted no sabe que Dios castiga sin palo y sin piedra.

PUBLICACIONES

Sin temor á pecar de exagerados, podemos afirmar que el último número de Hojas Seleccionadas, correspondiente al mes de Junio y que acabamos de recibir, llamará poderosamente la atención de sus favorecidos, así por la variedad de los importantes trabajos artísticos y literarios que publica, como por el valor de las firmas estampadas á su pie.

Entre los que más han llamado nuestra atención, citaremos sólo los que siguen, fotográficamente ilustrados todos con hermosos grabados:

El eclipse total de sol de 30 de Agosto de 1905, por J. J. Landerer.—El jubón de Fernando el Católico, por A. Pérez Nieva.—Una excursión á Río de Oro (Sahara español), por N. Font y Sagú.—La romería de Tejares, por Celso Gomis.—Historia del buque de vela, por G. J. Henderson.—El delirio postal, por Juan Pérez Zúñiga.—Frente á frente, novela de Acebal.

La mejor y la más completa crónica gráfica de la excursión automovilista Paris-Madrid, es la que aparece en el último número de La Ilustración Española y Americana.

Dicha información, tan artística como interesante, está hecha con fototipias obtenidas por uno de los turistas, representante de La Ilustración.

Completan el número retratos del príncipe Enrique de Prusia y del nuevo académico señor Mourelo, y un notable artículo del Sr. Ferran Fatigat.

Ricardo Hernández y Montes.

LAS CORTES

SENADO

Sesión del 4 de Junio.

A las tres y veinte abre la sesión el Sr. Azcárraga. En el banco azul cuatro ministros. Buena entrada en escuños y tribunas.

Aprueba el acta de la sesión de ayer, juran dos senadores. Los señores conde de Casa-Valencia y Castellón hablan brevemente de muy limitado interés.

El Ministro de Estado lee el tratado de propiedad literaria con Méjico. ORDEN DEL DÍA Sin debate son aprobados los dictámenes admitiendo al ejercicio del cargo á los señores conde de Benalúa, Oliver y barón del Solar.

Discusión del Mensaje. El Sr. Montero Ríos comienza diciendo que obediendo á un criterio del partido liberal, será muy breve al discutir la contestación al discurso de la Corona.

CONGRESO Sesión del 4 de Junio. Abrese la sesión á las tres menos veinte, bajo la presidencia del Sr. Villaverde.

ORDEN DEL DÍA Se proclaman Diputados á los Sres. Groizard, marqués de Benavites, Iturriga, Rodríguez, marqués de Santa Cruz, Domenech y González de la Fuente.

El Sr. Puigerver explica la causa por la cual retira su firma del dictamen de las actas de Granada.

El Sr. Lomberdo, después de una advertencia al Presidente, pretende hablar sobre las actas de Granada.

El Sr. Villanueva le ruega que trate el asunto al discutirse las actas.

Entre el Presidente y el diputado se cruzan algunas frases, y por fin, Lomberdo dice que de lo que se trataba era de evitar un debate inútil.

El Sr. Guillerna se levanta para decir que también ha retirado su firma.

Acta de Almadén. El Sr. Lomberdo impugna el voto particular.

El Sr. Aguilera lo defiende, sosteniendo que el candidato Sr. Martín Luna ejerce jurisdicción en el distrito, por lo cual está incapacitado para ser diputado.

El Sr. Lomberdo rectifica, señalando la contradicción en que incurre el Sr. Aguilera y afirmando que el Sr. Martín Luna hállase en igual caso que el Sr. Ruiz Jiménez, por depender el cargo que ejerce del Estado.

El Sr. Junoy hace ver al Gobierno, al ser aludido por el Sr. Aguilera, que se infringe frecuentemente el art. 5.º de la ley electoral respecto á incapacidades, y con relación á esto, dice que el Sr. Martín Luna es incompatible por ser ingeniero jefe de aquel distrito minero.

El Sr. Martín Luna interrumpe airadamente, promoviéndose un ligero incidente entre él y el Sr. Junoy.

Interviene el Sr. Presidente imponiendo silencio al Sr. Martín Luna.

Señala el Sr. Junoy la influencia que seguramente ejercerá sobre los obreros de aquellas minas el candidato electo para demostrar que ejerció coacción sobre sus electores.

Ríde al Gobierno se levante para contestar si pueden encontrar en él los obreros una garantía de ser respetados sus derechos.

El Sr. Martín Luna, en lenguaje muy pintoresco, defiende su capacidad para diputado, dirigiéndose al Sr. Junoy le dice:

—¿Quién ha dicho á S. S. que los ingenieros de las minas se convierten en negreros? Dirige algunas increpaciones á los republicanos, los cuales le contestan con energía.

El Sr. Martín Luna sigue su discurso, tratando de demostrar que está capacitado.

no puede haber orden ni tranquilidad en el país. El Gobierno, en el tiempo que lleva en el Poder, ha cumplido muy poco de lo que había ofrecido, y yo creo que es mucho lo que tiene que hacer.

Examina los ofrecimientos que se hacen en el Mensaje de la Corona. Señala la contradicción que resulta de lo que se dice en dicho documento y lo afirmado por el Gobierno al encargarse del Poder, pues mientras entonces se afirmó que no se habían entablado negociaciones con el Vaticano, en el Mensaje se dice que el Gobierno las encontró ya entabladas.

La cuestión religiosa es sumamente delicada, y para resolverla es preciso no atender solamente al presente, sino al porvenir. ¿Ha propuesto el Gobierno algo para solucionarla?

Yo voy á decirlo con toda sinceridad, porque, aunque democrata, soy católico intransigente.

En el Concordato se establece que las Asociaciones que podrán establecerse en España son las de San Felipe Neri, San Vicente de Paul y otra que no se cita. Pues bien: ninguna de esas son Asociaciones monásticas, sino Congregaciones cuyos miembros son clérigos que viven en comunidades sin contraer los votos de las órdenes religiosas.

Por el art. 35 del Concordato, el Gobierno está obligado á proveer á la subsistencia de las Asociaciones que en él se reconocen; cómo es posible que se cumpla ese precepto desde el momento en que sean concordadas todas las Asociaciones establecidas en España?

Veá, pues, el Gobierno, que este es un asunto sumamente delicado y grave cuya solución requiere profundo estudio.

Al retirarnos de la tribuna continúa el señor Montero Ríos en el uso de la palabra.

El Sr. Puigerver explica la causa por la cual retira su firma del dictamen de las actas de Granada.

El Sr. Lomberdo, después de una advertencia al Presidente, pretende hablar sobre las actas de Granada.

El Sr. Villanueva le ruega que trate el asunto al discutirse las actas.

Entre el Presidente y el diputado se cruzan algunas frases, y por fin, Lomberdo dice que de lo que se trataba era de evitar un debate inútil.

El Sr. Guillerna se levanta para decir que también ha retirado su firma.

Acta de Almadén. El Sr. Lomberdo impugna el voto particular.

El Sr. Aguilera lo defiende, sosteniendo que el candidato Sr. Martín Luna ejerce jurisdicción en el distrito, por lo cual está incapacitado para ser diputado.

El Sr. Lomberdo rectifica, señalando la contradicción en que incurre el Sr. Aguilera y afirmando que el Sr. Martín Luna hállase en igual caso que el Sr. Ruiz Jiménez, por depender el cargo que ejerce del Estado.

El Sr. Junoy hace ver al Gobierno, al ser aludido por el Sr. Aguilera, que se infringe frecuentemente el art. 5.º de la ley electoral respecto á incapacidades, y con relación á esto, dice que el Sr. Martín Luna es incompatible por ser ingeniero jefe de aquel distrito minero.

El Sr. Martín Luna interrumpe airadamente, promoviéndose un ligero incidente entre él y el Sr. Junoy.

Interviene el Sr. Presidente imponiendo silencio al Sr. Martín Luna.

Señala el Sr. Junoy la influencia que seguramente ejercerá sobre los obreros de aquellas minas el candidato electo para demostrar que ejerció coacción sobre sus electores.

Ríde al Gobierno se levante para contestar si pueden encontrar en él los obreros una garantía de ser respetados sus derechos.

El Sr. Martín Luna, en lenguaje muy pintoresco, defiende su capacidad para diputado, dirigiéndose al Sr. Junoy le dice:

—¿Quién ha dicho á S. S. que los ingenieros de las minas se convierten en negreros? Dirige algunas increpaciones á los republicanos, los cuales le contestan con energía.

El Sr. Martín Luna sigue su discurso, tratando de demostrar que está capacitado.

El Sr. Junoy se extraña de que el Sr. Martín Luna haya hablado inapropiadamente de monárquicos y republicanos, dice al Sr. Maura que él se atiene al texto de la ley, y que las manifestaciones de algunos diputados, deben aclararlas para saber si es que los monárquicos están al lado ó en contra de los explotados.

El Sr. Maura dice que la votación satisfará la pregunta del Sr. Junoy. Pónese á votación nominal el voto particular. Es desechado por 113 sufragios contra 49.

Entre los señores conde de Romanones, Lombardero y el Presidente se suscita una ligera discusión acerca de la interpretación de unos artículos del Reglamento.

Acta de Granada. Pónese á discusión el voto particular del señor Prado y Palacio.

El Presidente participa que el Sr. Prado y Palacio ha manifestado su deseo de retirar la firma del voto particular.

El Conde de Romanones manifiesta su opinión de que los tres votos que figuran en un solo dictamen se discutan separadamente.

El Sr. Romero Robledo expone también opiniones respecto del asunto, que son aclaradas por el Presidente.

El conde de Albay impugna el voto particular.

El Congreso de Química. Berlín 4. El Congreso de Química ha nombrado vicepresidente al Dr. Lafitte, el cual ha pronunciado un discurso en nombre de España.

Monumento á Gambetta. París 4. Anuncian de Burdeos que el lunes se colocará la primera piedra del monumento consagrado á Gambetta, cuya estatua se debe al malogrado escultor Dalón.

Presidirá la ceremonia el Ministro de Instrucción pública.

La deuda turca. París 4. El proyecto de unificación de la deuda otomana ha fracasado por haber retirado el Sultán á última hora el irradé que había dado en aquel sentido, y dispuesto que el telegramo no comunique noticias sobre el particular.

El Sr. Auboyneau, ha renunciado también el papel de intermediario, y se dispone á salir de Constantinopla, y el banco otomano ha declarado rotas las negociaciones y comunicándolo así al Gran Visir.

Funciones de desagravio. París 4. El domingo próximo se celebrarán en Roma funciones expiatorias á la Virgen de los Dolores, con ocasión del libro «Laus Vitae», publicado por Gabriel d'Annunzio.

Dicho libro ha sido colocado en el «Indice.» El poeta dice no explicarse estas decisiones del Pontificado ni los ruidos ataques de que es objeto de parte de la prensa intransigente.

Reducción de impuestos. París 4. La reducción de los impuestos que propone la comisión especial italiana asciende á 54 millones. Beneficia especialmente de esta reducción la propiedad rural.

Vuelta á la normalidad. Nueva York 4. Despachos recibidos de Colombia anuncian haber quedado levantado hoy oficialmente el estado de guerra.

Información de Marina. Su Majestad el Rey ha firmado los siguientes decretos:

Nombrando Capitán general del Departamento de Cartagena, al Contralmirante D. Enrique Albacete y Fuster.

—Disponiendo cese en el cargo de vocal de la Junta de Faros, el Contralmirante D. Francisco de Paula Llaño.

—Ascendiendo á los empleos inmediatos los Contadores de navío D. José González de Quevedo y Zumel, D. José Fontela y Dopico y los Contadores de fragata D. Joaquín Bañuelos y D. Emilio Peláez Rodríguez.

Los Oficiales y guardias marinas de la corbeta «Nautilus», han sido autorizados para visitar la Escuela Naval y el Arsenal de Marina de Lisboa.

Ha fallecido en San Fernando el General de Artillería de la Armada, en situación de reserva, D. Federico Santaló.

Su muerte ha producido gran sentimiento en la Armada, donde contaba el finado con grandes simpatías.

Ha salido anoche para San Fernando, en comisión del servicio, el general Ferrándiz, Director del material en el Ministerio de Marina.

El Sr. Silvela ha manifestado hoy que confía en que para el día 20 estará constituido el Congreso.

Relacionándose con lo ocurrido en la reunión de que más arriba damos cuenta, se dice que en breve ingresará el Sr. Capdepón en el grupo que acudirá el Sr. Canalejas.

La Comisión de Incompatibilidades del Congreso ha dado dictamen favorable para los Sres. Basarán del Aguila, Ortega Andrés, Groizard (D. Carlos), marqués de Benavites, marqués de Santa Cruz, Iturriga y de la Peña, Rodríguez (D. Tirso), marqués de Portago, Domenech (D. Pascual), Rodríguez Acosta y González de la Fuente.

ESTADO DEL TIEMPO Día 3 de Junio de 1903. Sigue el mal tiempo, siendo las lluvias generales al C. y O. de la Península.

La temperatura á las dos y media de la tarde, era de 16 grados á la sombra; 20 al sol. Es probable que persista el mal tiempo por algunos días.

LA BOLSA COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY FONDOS PÚBLICOS PRECIO

4 por 100 perpetuo interior 77 50

Fin corriente 77 40

Idem próximo 77 40

AL CONTADO Serie F. de 50.000 pts. nominales 77 40

Bancos y sociedades Acciones del banco de España 458 00

CAMBIO SOBRE EL EXTRANJERO París á la vista, (beneficio) 99,15

Boletín religioso. Día 5.—Viernes. San Bonifacio, Obispo y mártir; Santos Sancho, Marciano, Nicanor, Apolonio, Florencio y Faustino, mártires.—La Misa y Oficio divino son de la Feria VI, con rito semidoble y color encarnado.

Cultos. Capilla Real (Cuarenta Horas).—A las diez y media, Letanias y Misa mayor, y por la tarde, Completas y procesión de Reserva.

San Luis (Cuarenta Horas).—Misa mayor, á las diez, predicando D. Alvaro García, y por la tarde, á las seis, continúa la Novena á San Antonio, siendo orador el Sr. Carranza, terminando con solemne procesión de Reserva.

San Marcos.—Principia la Novena á San Antonio de Pádua; todas las tardes, á las seis, se expone S. D. M., y después de la Estación y el Rosario predicará el Sr. Martínez Verdascos.

Iglesia Pontificia de San Miguel.—Idem, idem; todas las mañanas, á las once, Misa cantada con S. D. M. manifiesto, después de la cual se rezará la Novena, y por las tardes, á las seis, después del Rosario, predicará el Sr. Hernández Zazo.

Visitas de la Corte de María. Nuestra Señora de los Peligros en las Trinitarias ó de la Asistencia en San Andrés de los Flamencos.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA, Veneras, 5.

Poco á poco se restablecen los diálogos en diápasón menos elevado, pero se oye á Ferragus que busca camorra al de la voz chillona que propuso el cigale.

—Señores, voy á mediar, dice el segundo cirujano; el derecho de cigale ha sido consagrado por la tradición y las costumbres del puesto. Ferragus no tiene razón, ergo voto porque se le dé otro cigale, pero á media voz.

—¡Aprobado! Vuelve á aparecer el jefe del puesto con aire consternado, y la querrela entre los dos aspirantes así como el cigale quedan olvidados.

—¿Y bien? —¿Qué hay? —¿Qué sucede? —¡Todos estamos arrestados por la comida de ayer, y yo, además, por vuestro alboroto de hoy! Así lo ha dicho el sanguiinario, que es siempre el mismo. ¡Voto á mil perros! ¿Hay cosa más enojosa que ser jefe de puesto? Y precisamente hoy que estaba yo convidado á comer en casa de madama Tourmeme. Cartahu, lleva á la bodega mi silla de tijera mi noroeste, mi cormetín de piston y esta novela.

El noroeste ó nordeste es un gran capotón con capucha, de alpaca ó castorina azul, que sirve para los guardias de noche y durante el mal tiempo.

—Davis, dijo Edmond, cuento con que vayas á verme esta noche,

Una cortina de cotón á cuadros blancos y azules nos impide ver una multitud de personas sentadas á la mesa; es la hora del almuerzo. Mil clamores nos aturden, sonando en medio del ruido de vasos, platos y tenedores; una mescolanza indescriptible de juramentos, imprecaciones, risas, cánticos, discusiones y disputas nos ensordecen los oídos.

—¡Os digo que no soy yo! —¡Muchacho, un cuchillo! —¡Voto á quinientos truenos! ¡Escuchad! ¡escuchad! ¡silencio!

Coro de aullidos. Escuchemos, admiramos, este bravo militar... etc., etc.

Una voz de estentor. ¡Silencio! Una bochina. ¡Señores, tengo que decirnos una palabra; una sola palabra!...

Un tenor. A la luz de la luna los aspirantes, la morena y la rubia...

Un barítono. ¡Conocido! ¡conocido! Tan viejo como Matías; de noche todos los gatos son borrachos.

Algunas voces. ¡Bravo! ¡bravo! ¡Toma nota de la variación! Una voz de farsete. ¡Cartahu! hace dos horas que te estoy pidiendo pan y te voy á dar cincuenta azotes...

Un muchacho de cámara que llora. ¡Ji! ¡ji! ¡No lo había oído!

Un muchacho riéndose. ¡Ja! ¡ja! Cartahu, ¡estás llorando! ¡Buena es eso en un mayordomo de aspirantes!

—No, señor Edmond, no lloro. —¡Ah! bravo; ven acá Bébete en recompensa esta copa de ron, pero de un solo trago, y silba después.

(Prolongadas risas). —¡Señores! ¡señores! ¿Se trata de reír cuando estamos... aniquilados?... Esto es espantoso.

Muchas voces. ¿Pues qué ocurre?... (Silencio absoluto). —El Segundo quiere arrestarnos á bordo á todos, según me dijo anoche el comisario durante mi cuarto de guardia.

—¡Ah diablo! —¿Y por qué? —¡Yo que pensaba ir hoy al baile!... —¡Yo tenía una cita con Pamela! —¡Farragus, nos apesta con tu Pamela! —¡Abajo Pamela!

La voz de farsete. ¡Una copla á Farragus y Pamela! Todos en el tono del aria de Roberto el Diabolo. ¡Cigá-hall! ¡Cigá-hall Cigale á Maía ¡Ci-higall! ¡Ci-higall! ¡Ci-higal á Maía!

de burla entre los pilletes de Brest. Durante el carnaval persiguen á las máscaras, cantando esas Cigales, cuyo origen, por lo demás, es harto insignificante.

Pero la Cigale se ha naturalizado á bordo de todos los buques de guerra y forma una parte esencial del argot de los alumnos.

Dáse un cigale por aclamación en muchas circunstancias análogas á la que consiguamos.

CHARIVARI MONSTRUO. Los mangos de los cuchillos chocan contra la mesa; los vasos con las botellas; se palmotea, se pateala y se grita hasta más no poder.

La voz suplicante del jefe del puesto intenta inútilmente dominar el tumulto.

—¡Señores! váis á hacer que me arresten en la bodega. Mas nadie le oye, y el estrépito continúa. El reclamante después de un momento de mal humor, toma valerosamente su determinación y se mezcla al tumultuoso concierto de sus colegas.

Un timonel entreabre la cortina, y á su aparición se modera el ruido. —El segundo me envía á decir al jefe del puesto que suba á cubierta. El jefe del puesto se pone la levita, toma la gorra y exclama al salir: —Ocho días de chirona para mí; ya os lo había dicho. —¡Pobre tirano! murmuró Julio Renaud.

28 FOLLETON DEL «DIARIO DE LA MARINA»

UN ODIO Á BORDO

POR M. G. DE LA LANDELLE

¡Inesperada felicidad! El muchacho de cámara le alarga por sobre la amura una muda completa, y á pocas brazas del buque el desorden del uniforme queda remediado, y el aspirante empieza á encontrar dulce una misión que le entristecía y que ahora prolongaría cuanto pudiese para divertirse en tierra.

Más trasladémonos á la Brillante, á un espacio cuadrangular alumbrado por una ancha abertura.

Escotillas de iguales dimensiones se ven abiertas unas sobre otras en todos los puentes; bajo nuestros pies se ve otra cerrada con una reja y fuertes barras de hierro encadenadas. Estamos sobre el almacén del vino; basta para darlo á conocer el olor que de allí se exhala. Detrás tenemos la cámara de los oficiales; y la izquierda, ó sea á babor, vemos el camarote de los cirujanos, cuya puerta está cerrada; á la derecha, esto es, á estribor, está la puerta del puesto de los aspirantes, del cual solo vemos el exterior.

Una voz de farsete. ¡Cartahu! hace dos horas que te estoy pidiendo pan y te voy á dar cincuenta azotes...

El Escudo de Barcelona
GRAN BAZAR DE
ROPAS HECHAS
Casa fundada en 1860.
21 y 23, Preciados 21 y 23.
Esta antigua y acreditada casa ofrece la venta, para la presente estación, un inmenso y variado surtido en ropas de caballeros y niños, con una confección esmerada y a precios tan baratísimos como puede verse en la pequeña nota de precios siguiente:
Pantalones lanilla, desde 8 pts.
Trajes 20
Pardesús, desde 30 pesetas.
21 y 23, Preciados, 21 y 23.

SERVICIOS DE LA
COMPAÑIA TRASATLANTICA
LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.
LINEA DE CUBA Y MEXICO.—Servicio del Norte: Servicio mensual a 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 Norte y Sur del Pacífico.
LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEXICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 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 se admite pasaje 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, Curaçao, 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 conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Garupano y Trinidad con trasbordo en Curaçao.
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, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma 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 TANGER.—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.

LA IMPERIAL
CENTRO INTERNACIONAL DE REPRESENTACIONES COMERCIALES
Fábrica de corsos, fajas y aparatos ortopédicos.
DESEÑADOR, 10, MADRID, 1, VALVERDE, 1.
Se solicitan muestrarios y catálogos de casas comerciales que deseen ser representadas en España y Extranjero. Sólidas garantías.—25 años de existencia.
AVISO IMPORTANTE.—La Compañía provee a los señores comerciantes, agricultores e industriales que recibirá y encaminará 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.

LA COMISION EJECUTIVA DE LA JUNTA DE FOMENTO NAVAL
Acaba de poner a la venta la primera serie de tarjetas postales marítimas, impresas por el procedimiento tricolor.
Cada colección completa se expende al precio de DOS pesetas, franca de porte.
Los pedidos a la Administración de este periódico.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED
OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET, S. W.
REPRESENTACION 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, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES
FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA
Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras de Las Armas G. L. Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham).
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Darford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Ekmels y Eynstord.

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?
El Anaglypta
El Anaglypta
El Anaglypta
El Anaglypta
El Anaglypta
El Anaglypta
Artículo decorativo de gran renombre, desconocido en España, ha sido importado exclusivamente por esta casa.
Para el decorado de techos sustituye ventajosamente a la escaiola, cartón piedra, etc., etc.
Para frisos de Comedores, Despachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera ó el linoleum.
Se coloca en blanco, decorándose a satisfacción del cliente, resultando los colores con tal tersura y brillantez como no se consigue con ninguna otra materia.
No pesa, no se abre y se coloca con gran rapidez.
Interesa sea conocido por las personas de buen gusto, en la seguridad de que sus condiciones económicas y de estética hacen que sea preferido para el decorado de lujo.
EL ANAGLYPTA sólo se vende en el almacén de papeles pintados de R. Rebolledo.
22, Arenal, 22. Teléfono, 261.

TÓ NICO GENITALES DEL DR. MORALES
Célebres píldoras para la segura curación de la debilidad, espermatocoria y esterilidad.
Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el asombro de los enfermos que las usan. Venta en las principales boticas á 30 reales caja, y por correo.
Doctor MORALES, especialista.
Carretas, 39.—MADRID

ELECTRICIDAD, FONÓGRAFOS Y ZONÓFONOS
Material para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER, escritura á la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil á los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y diafragmas Bettini.—Gramófonos y Zonófonos de todas clases.
No comprar sin pedir precios á
TUREÑA
SE HAGEN INSTALACIONES
Barquillo, 14, y Saúco, 1.—MADRID
Se venden una ó dos casas, Bravo Murillo, 126 y 128; razón en las mismas.

Postales
La Comisión Ejecutiva de la Junta DE Fomento Naval
Acaba de poner a la venta la primera serie de tarjetas postales marítimas, impresas por el procedimiento tricolor.
Cada colección completa se expende al precio de DOS pesetas, franca de porte.
Los pedidos a la Administración de este periódico.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED
OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET, S. W.
REPRESENTACION 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, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES
FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA
Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras de Las Armas G. L. Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham).
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Darford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Ekmels y Eynstord.

AVISO
En los talleres del DIARIO DE LA MARINA se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía.
A los suscriptores del DIARIO se les otorgan precios más módicos aún de los consignados en la tarifa general.

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 BAYONNE Y BURDEOS.
Se admite carga al flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.
Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, Consignatario.

Nuevo Motor „Benz“ á gas pobre desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.
La fuerza motriz más económica.
Referencias de primer orden.
Sin caldera ni gasómetro.
Motores „BENZ“ á gas común, á gasolina y á alcohol.
Motores eléctricos y dinamos.
RICHARD GANS, Príncipe, Madrid.
Consumo por caballo-hora: 1 á 3 centímetros.

Certamen naval de Almería
Colección de discursos pronunciados y Memorias premiadas en dicho acto, que organizó en Agosto de 1900 la Real Sociedad Económica Almeriense de amigos del País.
Forma un grueso volumen en 4.º de más de más de mil páginas, con diversos mapas y planos.
PRECIO: 6 PESETAS

ESCUELA DE NAUTICA PARA OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE
Honorarios: 25 ptas. mensuales.
Plaza de la Lealtad, 2, bajo dra. MADRID

LA MUJER EN SU CASA
REVISTA MENSUAL DE LABORES
28 páginas de texto con numerosas grabadas de labores, modas, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, encajes, etc.
Ediciones de lujo con labores dibujadas y empesadas, con todo el material necesario para terminadas.
PRECIOS DE SUSCRIPCION
1.ª edición.—12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.
2.ª edición.—12 números (con 3 labores): Un año, 16 pesetas.
3.ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas.
4.ª edición.—12 números (con 12 labores): Un año, 34 pesetas.
BOLETIN DE SUSCRIPCION
Sres. Bailly-Baillière e Hijos, Editores, Pl. de Santa Ana, 10, Madrid.
Tengo el gusto de suscribirme por un año á La Mujer en su Casa, edición, cuyo importe de pesetas le remito adjunta.
Nombre
Señas

Influencia del poder naval en la Historia
POR
A. T. MAHAN
Traducción de los tenientes de navío
D. JUAN CERVERA Y JÁCOME
Y
D. GERARDO SOBRINI
Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.
Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.
PRECIO: 12'50 PESETAS

PAPELERIA
Objetos de escritorio de Eugenio Alonso.
22, CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 22.
ARTÍCULOS PARA OFICINAS

PASTILLAS BONALD
CLORO BORO-SÓDICAS CON COCAINA
Su eficacia está reconocida y comprobada por los señores médicos para combatir las enfermedades de la BOCA y de la GARGANTA.
Tos, ronquera, dolor, inflamaciones, picor, aftas, anginas, ulceraciones, sequedad, granulaciones, afeitas producidas por causas periclas, frotidez del aliento, placas mucosas, fenómenos bucales de la dentición, salivación hidrágica, efectos nocivos de la nicotina, catarros laringofaríngeos, afectos nerviosos del estómago, vómitos, etc., etc.
TENEMOS PREPARADAS
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina y mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con cocaína y mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con policarpina.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina, cocaína y mentol.
Pastillas de cocaína y mentol.
Pastillas de cocaína, codeína y mentol.
Pastillas de frutos pectorales con codeína, para los casos en que los señores médicos las consideren indicadas.
Las Pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron de su clase en España y en el extranjero.
Se venden en todas las farmacias y en la del autor,
NUÑEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) MADRID

ASTILLEROS DEL NERVION
BILBAO-SESTAO
Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.
Reparación de cascos, máquinas y calderas.
Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.
Machina de 100 toneladas.
Construcción de máquinas y calderas de vapor.
Especialidad en máquinas marinas.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS
PRESUPUESTOS GRATIS
Diario de la Marina
Se admiten anuncios y suscripciones en la Administración de este periódico.

RECARTÉ HIJO
ALMACENISTA
Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15 MADRID
Casa fundada en 1836.
PRECIO FIJO. — TELÉFONO 1.202.
CIENCIAS.—Instrumentos de precisión, Topografía, Geodesia, Óptica y Electricidad; de Matemáticas, Física y Química, Minería, Guerra, Marina, etc., etc. Electros y útiles para Delineación, Dibujo, Acuarela, Grabado y reproducciónes de toda clase de trabajo en papeles al ferropreparado y sensibilizados, de las primeras marcas de Europa. Gran surtido en toda clase de objetos de escritorio y efectos de campaña. Especialidad en gemelos militares, según el último sistema de Alemania, con su Bolómetro y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y bombas para agotamientos. Escanadoras y trajes completos para Buzos. Microscopios de todas clases, balanzas de precisión y corrientes, y todo cuanto se relaciona con los gabinetes de física, química y cuanto tiene relación con las ciencias exactas. Libros que tratan de estas materias. Planchas de zinc y cobre para fotografías. Trabajos de litografía e imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias á la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; á la de Salmoiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, á la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, á la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, á la de Kahn, ambas de Alemania.

RECARTÉ HIJO
ALMACENISTA
Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15 MADRID
Casa fundada en 1836.
PRECIO FIJO. — TELÉFONO 1.202.
CIENCIAS.—Instrumentos de precisión, Topografía, Geodesia, Óptica y Electricidad; de Matemáticas, Física y Química, Minería, Guerra, Marina, etc., etc. Electros y útiles para Delineación, Dibujo, Acuarela, Grabado y reproducciónes de toda clase de trabajo en papeles al ferropreparado y sensibilizados, de las primeras marcas de Europa. Gran surtido en toda clase de objetos de escritorio y efectos de campaña. Especialidad en gemelos militares, según el último sistema de Alemania, con su Bolómetro y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y bombas para agotamientos. Escanadoras y trajes completos para Buzos. Microscopios de todas clases, balanzas de precisión y corrientes, y todo cuanto se relaciona con los gabinetes de física, química y cuanto tiene relación con las ciencias exactas. Libros que tratan de estas materias. Planchas de zinc y cobre para fotografías. Trabajos de litografía e imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias á la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; á la de Salmoiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, á la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, á la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, á la de Kahn, ambas de Alemania.