

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.772.

Redacción y Administración,

Madrid 31 de Agosto de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

Analice el Ministro.

Nos dicen desde la Carraca que según versión generalizada, el Ministro de Marina no ha salido muy bien impresionado de la visita á dicho Arsenal, lo cual no es extraño por el mal efecto estético que produce el abandono en que se encuentran en él los edificios, las gradas y los diques; el inteligente no dá importancia á estos detalles pues en realidad no lo tienen, pero advierte al momento, y en los otros dos de Cartagena y Ferrol ocurre lo mismo, que se carece desde hace algún tiempo de dirección técnica acertada; y esta es precisamente la primera dificultad con que se tropieza para la reorganización de los Arsenales.

Las reparaciones de edificios, diques y gradas, y la adquisición del material moderno necesario para poner á los Arsenales en condiciones de construir, es cosa relativamente fácil de hacer sin costar mucho; pero todo resultará inútil si no se cuenta en ellos con un personal técnico competente y asiduo en el trabajo, lo que no será jamás posible, mientras ese servicio tenga carácter militar y se halle tan mal retribuido.

La idea de que se impone una transformación radical en el servicio técnico industrial de los Arsenales en el sentido de desmilitarizarlos, se va haciendo general en la Armada, pues cada vez se tocan más los funestos resultados de la organización tan poco adecuada á su finalidad, en la forma que hasta ahora ha estado constituido.

Se hace necesario que el personal de dicho servicio proceda de Escuelas teórico-prácticas especiales donde se haga el aprendizaje y se adquiera la competencia del mismo modo que se efectúa en las Escuelas de aplicación técnica en el extranjero. Como tampoco se sigue en España ese sistema para la enseñanza técnica industrial en la vida civil de la Nación, resulta que no se puede recurrir á ella á fin de satisfacer necesidades de su índole en la Marina; por lo que, mientras se subsana esta deficiencia de instrucción en el país, forzoso será para contar con personal idóneo en los Arsenales de la Marina recurrir á contratarlo en el extranjero.

Lo que decimos está en la conciencia de cuantos entienden de asuntos de Marina y se han tomado el trabajo de analizar las causas del mal funcionamiento de los Arsenales y su defectuosa manera de producir, motivo principal del descrédito de la Administración de Marina en el concepto público, hasta el punto de haber creído la desconfianza que existe para destinar recursos al fomento del poder militar naval, aun en la convicción de que es imprescindible para la seguridad de la independencia de la Patria.

No de otra causa ha nacido la idea del arrendamiento de los Astilleros, que si nosotros hemos patrocinado á pesar de sus peligros, ha sido precisamente por encontrarla un medio para variar el modo de hacerse en ellos el servicio técnico industrial, dejando establecido al volver de nuevo al Estado, para este efecto, un sistema racional y moderno, con un personal competente en su dirección.

Analice el Sr. Cobián la mala impresión que le ha producido la visita al Arsenal de la Carraca y vaya en su exégesis hasta el fondo, é indudablemente llegará á las mismas deducciones que nosotros; sobre todo, después que haya visitado los Arsenales de Ferrol y Cartagena.

ECOS NAVALES

La Escuadra inglesa del Mediterráneo.

Durante los ejercicios tácticos, la Escuadra inglesa del Mediterráneo visitará los puertos españoles, llegando la primera división á Málaga el día 2 de Septiembre. De este puerto zarpará el día 5.

La segunda división ha de permanecer anclada el mismo tiempo en Almería.

Del día 7 al 9 visitarán ambas divisiones á Valencia y del 10 al 16 á Barcelona, del 16 al 19 el Golfo de Rosas y del 20 al 25 Pollensa.

La Escuadra de cruceros ha de hacer el siguiente itinerario: del 3 al 6 Alicante, del 7 al 9 Tarragona, del 10 al 16 el Golfo de Rosas y del 16 al 19 Barcelona, regresando á Gibraltar por la vía de Pollensa.

Los buques saldrán de Gibraltar el 1.º de Septiembre.

Además de nuestros puertos, los barcos ingleses harán escala en Malta.

La botadura del "Dominión".

Otro buque más del tipo *Eduardo VII* se ha añadido esta pasada semana á la lista de buques de la Marina inglesa. El martes

último S. A. R. la Princesa Luisa y el duque de Argyll con un considerable séquito de acompañantes é invitados, acudieron al establecimiento de construcción de los Sres. Vickers and Sons en Barrow in Furness donde se hallaba en grada el *Dominión*, llegando poco después del medio día. Dada la señal y haciendo además de empujar la Princesa después de romper contra el casco la clásica botella de Champagne, se deslizó aquel sobre la grada con un peso de nueve mil toneladas, flotando momentos después. El coronel Vickers como director de la Compañía presentó á la Princesa un Mensaje de bienvenida encerrado en un estuche de oro incrustado de piedras preciosas. El Duque de Argyll agradeció el obsequio en nombre de la Princesa.

Armada rusa.

El miércoles 23 se botaron al agua en San Petersburgo, tres buques nuevamente construídos para la Armada rusa, á saber: el acorazado *Slava* en los astilleros del Báltico; el crucero *Oleg* en los del Almirantazgo Nuevo, y el crucero *Shentschuy* en el arsenal del Neva.

El suceso ha tenido gran importancia, pues indica cuanto ha adelantado Rusia en el camino de capacitarse para construir por sí misma su escuadra.

El coste total de construcción y armamento del acorazado ruso *Cesarevitch*, en Tolón, ha llegado á 1.540.000, liras ó sean próximamente 46 millones de pesetas. Este buque saldrá enseguida para reunirse á la Escuadra del Pacífico, que manda el contralmirante Virenius.

La Marina rusa tiene en las aguas del Extremo Oriente de Asia 45 buques de guerra con 999 cañones y 13.320 hombres á bordo; esto sin contar que ya están camino para reforzar dicha Escuadra dos acorazados de combate, dos cruceros acorazados y otro de pequeño porte. Además acaba el Gobierno de Alemania de conceder permiso para pasar el Canal del Báltico al Mar del Norte á diez torpederos que también han sido destinados á aquellas aguas del Extremo Oriente Asiático.

POLÍTICA

Cada cual por su lado.

El conde de Romanones, desde su residencia veraniega, ha respondido á las insinuaciones del Sr. Romero Robledo condenando resuelta y categóricamente la coalición monárquica proclamada y defendida, según sabe el lector, por el diputado antequerano como medio de triunfar seguramente, aun cuando en un caso extremo, en las próximas elecciones municipales.

Es muy natural que no piensen lo mismo esos dos personajes que militan en campos políticos diferentes; pero aun tratándose, como ahora, de una cuestión de procedimiento político, no puede menos de llamar la atención que tan inmediatamente se haya puesto de relieve, dentro de elementos que viven en la afinidad monárquica, el antagonismo de partido en una cuestión de tanto interés para el régimen.

Conviene ambos adalides en que si no despierta el espíritu monárquico, la lucha será muy ruda y el éxito dudoso; pero el Sr. Conde de Romanones, enemigo de la coalición monárquica declara con la autoridad que le da el haber sido Ministro, que su partido, esto es, el liberal, no sólo presentará candidatos propios para los lugares destinados á las minorías, sino que luchará en absoluta independencia del Gobierno y de los candidatos; y todavía más, que apoyarán á los demócratas, ó no les opondrán candidaturas para que los candidatos ministeriales puedan ser derrotados.

¿Que triunfan los republicanos? Eso en todo caso será una contradicción para el Gobierno, cuyas mayores dificultades habrán de originarse en que por estar abiertas las Cortes durante el período electoral, estará atado de pies y manos ante las reclamaciones de la minoría republicana.

A esto añade el buen conde de Romanones la falta de elementos parlamentarios que ayuden al Gobierno y le apoyen en su gestión, para deducir que la situación de los conservadores va á ser muy poco arosa y tal vez comprometida, por aquello de que quien á hierro mata no muere á montañazos.

En resumen, la actitud de los liberales á juzgar por las manifestaciones del conde de Romanones, es la de abandonar el Gobierno á sus propias y exclusivas fuerzas en las elecciones municipales, con lo cual, preciso es reconocer que si fracasa, se destruye y desaparece; pero si por acaso triunfa, su éxito va á ser, en el género de los estrepitosos, de los más jaleados.

Es de presumir que á los enemigos del régimen no les desagrada mucho que los elementos monárquicos vayan cada cual por su lado.

TRÁFICO MARÍTIMO

Rivalidades transatlánticas.

La Compañía inglesa *Cunard line*, rival del *trust* transatlántico, se propone inaugurar en Octubre próximo un servicio entre Boston y el mar Mediterráneo.

Las salidas tendrán lugar cada tres semanas, y comenzarán por el *Aurania*, que estará á fines de Octubre, y el *Carpathia*, que lo estará en Noviembre.

Estos vapores harán escala en Gibraltar, Génova, Nápoles, Palermo, Venecia, Trieste y Fiume. Al regreso harán escala en los mismos puertos y tal vez en Argel.

Se facilitarán billetes circulares que permitirán á los pasajeros procedentes de América y de allí volver por la vía de Liverpool, deteniéndose en Italia, en Suiza y en Francia.

Los vapores del servicio del Mediterráneo solo tendrán dos clases de alojamiento para pasajeros: segunda y tercera.

Pero al propio tiempo que esta noticia, los periódicos de New York dicen que el *trust* transatlántico, ó sea la *International Mercantile Marine Company* ha decidido organizar una guerra de tarifas con la *Cunard line*, lucha que será entablada en el Atlántico y en otros sitios.

A este fin, la *White Star*, línea fusionada, servirá desde el próximo otoño la línea del Mediterráneo, hasta ahora á cargo de la *Dominión line*.

El *Arabic* y otros vapores de la *White Star* se destinarán al servicio del Mediterráneo á Boston.

Por su parte, la *Cunard line* ha resuelto redoblar sus esfuerzos para obtener el mejor y más satisfactorio éxito de su nuevo servicio.

Con todo esto, va á resurgir de nuevo la lucha entre los monopolizadores del tráfico marítimo, que tal vez resulte beneficiosa para el público en general, pero que puede agravar más la crisis naviera que tan larga é insostenible se está haciendo.—X.

REMEDIOS

CONTRA LOS HARAGANES

La moda de los juegos florales trae ya aparejada la nueva costumbre de nombrar *mantenedores*, que con su genio y elocuencia resumen y compendian el pensamiento y el sentir de las multitudes, sirviendo de faro y antorcha en esta especie de laberinto en que se agitan y resuelven las incertidumbres sociales.

Unas veces es la voz de la ciencia la que toma cuerpo en esas solemnidades y ceremonias; otras, es el arte, política, quien desarrolla sus vastos y dilatados horizontes; otra, la filosofía escolástica arremetiendo contra los convencionalismos vulgares, pero siempre es el genio el que brilla y se determina en tales torneos.

Ahora, poniendo el *liri* á nuestras desventajas nacionales, el Genio ha proclamado la necesidad inmediata de crear una Liga (sigue la racha), contra la haraganería que ha creado nuestra típica mendicidad, física y moral, á ver si así se consigue acabar con los portoseros de mendrugos espirituales, despojos, chamarrines y barreduras de doctrina.

Una Liga contra la sopa boba intelectual, que deparara la nacionalidad en sus manifestaciones volitivas, una asociación ó hermandad que acabe con la ramplonería española que nos denigra, nos envilece, nos achica y nos cohibe.

Cuando se suelta el grifo de la oratoria fantástica, la óvil, duetl y maleable masa neutra, se recoge en sí misma y piensa en lo hermoso que sería aplicar, á modo de bálsamo de Fierabras, tantas admirables soluciones como salen de la bolsa de curación de todos estos doctores socialistas.

En esta fiebre de colectivismo que nos consume y devora una liga contra la haraganería espiritual, es un remedio heroico, un casi revulsivo que puede salvar, pero que también puede destruir, más de lo que ya lo está el organismo; porque ¿quién es el grupo que hace salir de su pasividad á los holgazanes de todo género que nos empobrecen y aniquilan para convertirlos en laboriosos, tenaces é incansables?

Hay que trabajar ¡desde luego! Pero en un país de viejos como este, donde una cosa es predicar y otra dar trigo, ¿quién se lograría con la Liga contra los portoseros mentales, esos que espigan ideas en los campos exóticos y viven de lo que otros desperdician, porque á ellos les fuerza y obliga su senectud moral y sus achaques?

Supuesto que es preciso trabajar ¡manos á la obra! penetremos resuelta y francamente en esa vía de actividades reproductivas y salvadoras, pero ¡cuidado! no vaya á suceder que unos cuantos espíritus crédulos y confiados, agarren el azadón ó el zapapico, de la laboriosidad y trabajando como negros, echen el alma más ó menos libre para mantener vagos de profesión espiritual y caigamos en el extremo opuesto que consiste en huir al carro del sacrificio á los tontos, para que vayan á gusto los listos.

Abel Imart.

NUEVA LINEA DE NAVEGACIÓN

El Gobierno mejicano acaba de conceder á los Sres. D. Antonio Basagotti, D. César Castro y D. Luis Barroso Arias, una autorización para el establecimiento de una línea regular de vapores entre los puertos del Golfo de Méjico y los puertos de la América Central y Meridional.

Para el armamento de esta flota se ha depositado una garantía de 3.800 dólares, que será confiscada en beneficio del Estado si el servicio no llena los compromisos adquiridos.

Los vapores recibirán 766 dólares oro por viaje de ida y vuelta entre Veracruz y Sealca y 3.255 dólares oro por viaje de ida y vuelta entre Veracruz y Yucateca.

Los vapores no tendrán menos de 2.000 toneladas brutas, llevarán viajeros de primera y segunda clase y tendrán una marcha, por lo menos, de diez millas por hora.

El contrato es por diez años y el Gobierno se reserva el derecho de utilizar los buques en caso de guerra.

Venezuela contra España.

Algunos periódicos dan noticia de haber surgido un incidente desagradable entre el Gobierno de Venezuela, y el representante de España en La Guaira.

El hecho se reduce á que aquella insignificante república, considerando que la nación española no tiene elementos de fuerza militar y naval capaces de infundir respeto en el exterior, ha considerado posible menospreciar las indicaciones de nuestro agente diplomático en una cuestión que afecta á los intereses, á la dignidad y al decoro del Cuerpo diplomático extranjero.

El oficial ni oficiosamente ha dicho una palabra sobre esto nuestro ministro de Estado, así es que lo poco que se sabe de este desagradable incidente es lo que dicen los

periódicos; y va á resultar que si nuestro gobierno carece de alientos y medios de poner coto á los atrevimientos venezolanos; si tolera y admite sus insultos, vamos á tener que soportar, no ya la vergüenza de esa injuria tanto más mortificante, cuanto procede de un país chiquito, sino que alentados por tan mal ejemplo es porán crear autoridades otras para maltratar á la Nación española cada y cuando se les antoje.

Buenas son las acomodias si ahorrando el gasto necesario para crear fuerza militar y naval que nos defendía y haga respetable el nombre de la patria en el exterior, hace brotar y producir la riqueza interior, pero si ha de ser á costa del decoro nacional, será cosa de reducirlos á sus justos límites y procurar que incidentes tan lastimosos como este puedan refrenarse con una mediana manifestación de nuestras energías nacionales.

Sea la que fuere la historia del conflicto y dejando aparte la cuestión de las reclamaciones presentadas al Gobierno de Venezuela por nuestros compatriotas allí residentes, lo que no puede consentir nuestro Gobierno es que el del General Castro maltrate la dignidad española con incorrecciones oficiales de la magnitud que indica la contestación dada por aquel Gobierno de Venezuela á la cortés y atenta comunicación del representante de España referente al incidente de Naguata.

En el pueblo de este nombre, se ha reunido una comisión venezolana que conviniendo los acuerdos del Protocolo de Washington sobre reclamaciones de los súbditos extranjeros al Tesoro de Venezuela, pretende dictaminar solamente sobre las formuladas por súbditos españoles calificándolos de expoliadoras y ambiciosas, siendo, como son, las más razonables y modestas entre las presentadas por los otros súbditos extranjeros.

Contra la protesta de nuestro cónsul por semejante incorrección, el Gobierno venezolano ha calificado de insolente é irritante la nota española, y no se sabe qué es lo que piensa nuestro Gobierno de semejante exabrupto.

Será menester que la prensa ministerial hable y sepamos de una manera cierta si España va ó no á consentir que hasta esas repúblicas minúsculas se permitan semejantes atrevimientos.

CONSEJO DE MINISTROS

Del celebrado el sábado á última hora de la tarde en la Presidencia, se facilitó á los periodistas la siguiente nota oficiosa:

«El Ministro de Hacienda dió cuenta de que estaba agotado el crédito para pago de los repatriados de Guerra y de la petición del Ministro de Marina, para que, como á licenciados de Guerra, se satisficieran los alcances de la Armada.»

El Consejo acordó facultar al Ministro de Hacienda para que amplíe la negociación realizada por el Sr. Rodríguez Sampedro con el Banco Hipotecario, tomando los recursos de dicho establecimiento á medida que precisen.

También dió cuenta de la solicitud de las autoridades y representantes de Valencia, pidiendo se deje sin efecto el concurso de arriendo de la recaudación de contribuciones en aquella provincia, ó se prorrogue el plazo del mismo; se acordó que el Ministro resolviera lo que proceda.

El señor Ministro de la Guerra dió cuenta de las reclamaciones de los sargentos por incumplimiento de la ley de destinos civiles, acordándose se cumpla rigurosamente lo dispuesto.

El de Gracia y Justicia, de varios expedientes, que fueron aprobados, referentes á suministro de víveres en penales.

El de la Gobernación dió cuenta de un expediente para arriendo de una casa con destino á cuartel de la Guardia civil en Cáceres.

A propuesta del Ministro de Instrucción pública se aprobó el presupuesto de obras para la terminación del edificio destinado á Facultad de Medicina y hospital Clínico de Barcelona, por su importe de 225.811 pesetas.

El de Agricultura dió cuenta de dos expedientes de obras que han de hacerse por Administración, y puso en conocimiento del Consejo la Real orden sobre obras hidráulicas, que, con arreglo al Real decreto de 23 del corriente, han de emprenderse en breve plazo. En ella se determinan las construcciones y se abre el período durante el cual puedan las regiones enviar los ofrecimientos de ayuda al Estado.

Expuso, además, que las Diputaciones de Zaragoza y Badajoz, y varios Ayuntamientos de otras regiones, se han apresurado á dirigir importantes ofertas al Ministerio para obtener la construcción de caminos vecinales.

Igual éxito han logrado las de carácter hidráulico, respecto á una de las cuales el Consejo oyó con satisfacción que ya hay entidad que ofrece un millón de pesetas, aun antes de conocidos los términos de la Real orden por que han de regirse.

La industria naval en Vigo.

Agosto 28.

En la Comandancia de Marina de este puerto se ha verificado la inscripción y despacho, según ayer anunciamos, del nuevo vapor *Sol*, que se acaba de construir en los astilleros Barreras Massó para los fabricantes de conservas de Muros señores Sol é Hijos.

Es un hermoso vapor de carga cuyo arqueo dió estas dimensiones: eslora 21 metros, manga 450 puntal central 2'40, des-

plazando 45 toneladas con un calado á toda carga que no llena á dos metros.

La maquinaria es de un nuevo modelo de la reputada casa *Plenty* de Newburg, de sistema *Compound* y tiene el número 1.815 de las construídas en aquellos talleres: desarrolla 110 caballos indicados, imprimiendo al buque una velocidad superior á ocho y media millas por hora.

Las pruebas verificadas han dado un resultado sumamente satisfactorio y honroso para la industria viguesa, que ocupa el primer puesto en España en la construcción de pequeños vapores.

El *Sol* tiene la maquinaria en el centro; dos dogadas á proa y á popa capaces para más de mil cajas de conservas; rancho á proa para la tripulación y una amplia cámara á la popa, de madera de teak, lujosamente decorada.

Hoy hace su primer viaje saliendo despachado para Muros.

En los mismos astilleros se botó al agua ayer á las seis de la tarde, el casco de un nuevo vapor de pesca de 18 metros de eslora, construído para los Sres. D. José Guizano y Compañía, de Bouzas, atraído ya esta mañana al muelle del ferrocarril para recibir su caldera y máquina.

A estos vapores seguirán otros varios que tienen contratados los Sres. Barreras Massó no solo para estas rías, sino también para el Sur de España.

Los carbonos españoles.

La producción y consumo de los carbonos españoles, puede considerarse bajo dos aspectos distintos, como un problema nacional de la mayor importancia y de trascendencia suma.

Es de gran importancia considerada desde el punto de vista industrial y por cuanto afecta á la riqueza del país, y para darse cuenta de ello, basta consultar las estadísticas que acusan la inmensa cantidad de carbón que importamos del extranjero y los millones de pesetas que cuesta su adquisición; y es de la mayor trascendencia porque delarados los carbonos contrabando de guerra no contraríamos en este caso con el combustible necesario para abastecer nuestros buques si nuestra industria hullera no alcanzó antes el desarrollo y el período de explotación concierne, para suministrar á la Marina el combustible que necesita en el más breve plazo y en las mejores condiciones posibles de economía y calidad.

No se concibe, aun considerando solamente este segundo punto de vista, que se haya dejado en el olvido tan negro problema, sino observando que en nuestros Arsenales ó puertos militares de la Carraca, Ferrol y Cartagena, no hay lanchas para carbón, ni muelles de embarque, ni aljibes, ni remolcadores, ni material de ninguna clase para el aprovisionamiento de una Escuadra.

Pero no es ahora nuestro propósito hacer un estudio de un problema que está fuera de nuestro alcance, ni tampoco hacer una crítica, sino definir claramente la actitud y la opinión general del Cuerpo de Maquinistas de la Armada sobre un asunto tan interesante.

Nos mueve á hacer este trabajo la lectura de un juicioso estudio publicado en *La Vida Marítima*, bajo el título de *Industria Hullera*, en el cual se persigue, muy razonablemente, que los buques de guerra utilicen los carbonos españoles; pero como al mismo tiempo trata de evidenciar que los maquinistas no están muy propicios á quemar el carbón nacional y pregunta: «¿De qué proviene la infundada, sistemática é intermitente oposición que los maquinistas y fogoneros hacen á la hulla española?» y no hace distinción de ninguna clase, parece justificado nuestro empeño, aunque estamos segurísimos de que, en absoluto, no se refiere para nada á los Maquinistas de la Armada; conviene además advertir que no perseguimos en primer término una justificación, sino más bien deseamos cooperar, muy modestamente si se quiere, á la consecución de un objetivo altamente patriótico.

Para cumplir ahora el fin que nos proponemos, no necesitamos discurrir nada; basta con que copieemos al pie de la letra algo de lo que han publicado los boletines del Círculo de Maquinistas de la Armada sobre el tema que nos ocupa. En efecto, el boletín correspondiente al mes de Enero de 1896 dice lo que sigue:

«Con sumo placer hemos visto la R. O. que hace reglamentario el consumo de carbonos nacionales en los buques de nuestra Marina de guerra.

Hace mucho tiempo se vienen haciendo repetidas pruebas de estos combustibles, tanto en los buques como en los Arsenales del Estado; los resultados, siempre que se han sometido al ensayo carbonos de buena calidad, han sido satisfactorios, y cuando se han comparado con los ingleses, no se han quedado en último término seguramente, los que procedían de las cuevas de nuestro suelo.

En 1873, mandando la Esquadra que bloqueaba el puerto de Cartagena el distinguido Almirante Lobo, fueron remitidas al puerto de Alicante algunas toneladas de carbón, procedentes de las minas de Belmez, para ensayarlos en las calderas de los buques de la Escuadra. El aspecto del carbón era muy bueno; á primera vista se confundía con el Cardiff, pues era de la misma familia y se diferenciaba sólo en su mayor densidad rotativamente al carbón inglés.

Para ensayarlos fué designado el vapor *Aleria* y para dar dictamen del resultado práctico de su empleo se obtuviera, lo fué el primer maquinista de aquel buque, nuestro malogrado amigo y consocio D. Lutzardo Fernández.

Recordamos, que después de los ensayos nos decía: «parece mentira que los españoles compramos carbonos en el extranjero teniendo en nuestro suelo combustibles como el que acabamos de probar.» Y así era en efecto; el carbón sometido al ensayo dió mejores resultados que el inglés depositado en aquella época en Alicante para el servicio de la Escuadra. A su mayor cohesión y densidad, rennía mayor poder vaporizador, dejando menos residuos, era en fin un carbón de las mejores cualidades.

Algunos años después se probó á bordo de la fragata *Zaragoza*, otro procente de las minas de Asturias. En el puerto de Vigo se embarcaron en dicho buque 138 toneladas del citado carbón, que debía consumir la fragata en un viaje al puerto de Cartagena.

Con escurpulosos minuciosidad se hicieron las pruebas comparativas, entre el carbón asturiano, y el inglés que tenía ante la *Zaragoza*, en las carboneras: las experiencias dieron lugar á

las conclusiones siguientes, copiadas del informe oficial que se dió como resultado de ellas.

1.º El carbón asturiano es de mayor cohesión que el Cardiff, por lo cual resultó con menor polvo al sacarlo de las carboneras para su consumo.

2.º Trabajando convenientemente los hornos y rompiendo una capa que dicho carbón forma, cuando entra en ignición, es de un poder calorífico muy superior al carbón inglés.

3.º Su densidad es menor que la del Cardiff, para el carbón asturiano se obtuvo 1,20, para el inglés 1,33.

4.º El carbón asturiano es más limpio y menos destructivo de las calderas observándose que no producía escorias, por lo cual se prescindió de limpiar los hornos, operación que había necesidad de practicar, quemando el carbón inglés, cada veinticuatro horas de navegación por lo menos.

5.º En igualdad de régimen en la marcha, se consume un 12 por 100 más de carbón asturiano, pero hay que tener en cuenta que aumenta el número de revoluciones de la máquina en una cantidad que casi justifica el consumo.

6.º Produce mucho más humo que el carbón Cardiff, aunque no tanto como el Newcastle.

Estas condiciones que dejamos anotadas hacen sea aceptable para consumo de nuestros buques de guerra; sobre todos los carbones del mundo tiene además una ventaja inmensa, una ventaja que no le podrá disputar, en determinados casos, ni el mejor combustible conocido, la de ser español y estar por lo tanto, siempre á disposición de la Marina de guerra.

En otros boletines se trata del mismo asunto con igual criterio, y en diversas ocasiones se han hecho pruebas en nuestros buques de guerra, tanto de los carbones asturianos, como de los de Belmez, con buen resultado, recayendo informes de los maquinistas, inspirados en el sentido más patriótico.

Ahora, por nuestra cuenta, debemos añadir, que las calderas en que se hicieron esas pruebas y las de los buques mercantes difieren mucho de gran parte de las que hoy usa la Marina militar. Se exige á los de aquellas que puedan quemar cuando más cien kilogramos de carbón por metro cuadrado de parrillas y por hora, á estas más de trescientos kilogramos para las mismas unidades; en las primeras el tiro es natural, los conductos de humos muy espaciosos, las parrillas gruesas y poco espaciadas; en las segundas se hace el tiro con presión de aire, los conductos son muy estrechos, las parrillas muy finas y las claras entre ellas muy grandes, además, todo el material de estas calderas es muy delicado, como reducido á la mínima expresión en peso, y en volumen; es por otra parte muy interesante para el buque de guerra el no llevar sobre las chimeneas un penacho interminable de humo negro que le denuncia á cada momento.

Se impone, por consiguiente, atendiendo estos motivos y otros de orden militar, de economía y de patriotismo, que se hagan en los buques de guerra nuevos ensayos con los carbones españoles, contando con los antecedentes que se conocen y procurar por todos los medios amoldar nuestro combustible al material ó éste á aquél en cuanto sea posible, para lo cual es absolutamente necesario que se dispense la mayor protección á la industria hullera, á fin de que alcanzando un período de explotación más avanzado, pueda, quizá, obtener hullas más antiguas, tal vez menos ricas en sustancias bituminosas, pero más en carbono, de menos humos y menos aglutinantes. A estas condiciones se aproximaron más las hullas de Belmez que las asturianas.

C. L.

MARINOS ILUSTRES

El Capitán general de la Armada

Don Dionisio Capaz.

1780 á 1855.

La biografía de este marino es sumamente extensa, así que debemos resumirla mucho, dando solo lo de más interés; no gozó de muchas simpatías en la Marina, porque dedicó sus energías á la política, en la que figuró demasiado.

Nació en el Puerto de Santa María en el 1780, y sentó plaza como Guardia-marina en el Departamento de Cádiz, el 11 de Junio de 1798, al examinarse de los estudios elementales, que aprendió de antemano, embarcó el 16 del mismo mes en el navío Conquistador, mandado por Churrueta, perteneciente á la Escuadra de Mazarredo; el 13 de Mayo de 1799 salió de Cádiz con la Escuadra, y después de sufrir un temporal ho-

roroso, que dejó sin palos al buque sobre la costa de Africa, pudo arribar á Cartagena donde se unió á la Escuadra francesa del Almirante Bruix y arregladas las averías salió para Cádiz y después para Brest donde fondeó el 8 de Agosto y allí ascendió á Alferez de fragata en 9 de Junio de 1800.

En 2 de Diciembre de 1801, trasbordó á la fragata Soledad de la Escuadra de Gravina, que combinada con la francesa del Almirante Vellaret, llevó á las Antillas la expedición del General Leclerc cuñado de Napoleón, encargado de sofocar la rebelión de los negros de la isla de Santo Domingo.

Forzada por su fragata las posiciones del puerto de Bahía, volvió á la Habana y de allí á Puerto Rico donde tomó los caudales que trasportaba la Juno que llegó allí de arribada, y con ellos entró en Cádiz el 30 de Mayo de 1802.

En Junio pasó á Cartagena y después de prestar quince días el servicio de batallones, embarcó en el navío Bahama de la Escuadra del Marqués del Socorro y pasó á Nápoles desde donde condujo á Barcelona la Princesa de Asturias; siendo elegido por el Brigadier Alcalá Galiano, para la fragata Soledad destinada á sus órdenes para levantar los planos del Archipiélago Griego, los Dardanelos, Mar Negro y costas de Egipto y Siria, que con tal motivo visitó y fue elegido para extender la Memoria sobre el resultado de esta comisión científica, en que demostró mucha idoneidad en cuya comisión estuvo hasta fin de Septiembre de 1804.

El 3 de Diciembre se le destinó al navío Trinidad y en 23 de Febrero de 1805, se le dió el mando del cañonero número 107 de las fuerzas sùtiles de Cádiz, con el que escoltó convoyes, pasando luego al 777 peleó con un corsario enemigo muy superior teniendo que embarrancar y pegándole fuego al falucho.

Presentado en Cádiz con la dotación, fué aprobada su conducta por el Mayor general de la Escuadra D. Antonio Escaño.

El 17 de Octubre embarcó en el navío Bahama de la Escuadra combinada franco-española, cuyo buque lo mandaba el Brigadier Alcalá Galiano, salió de Cádiz el 20 y se halló en la batalla de Trafalgar contra la Escuadra de Nelson, de resultados del combate cayó prisionero, ascendiendo después Alferez de Navío el 9 de Noviembre de 1805.

El 26 del mismo mes embarcó en el navío Santa Ana del que trasbordó en 7 de Diciembre á la fragata Flora.

En Febrero de 1806 mandó el falucho número 108 y protegiendo convoyes hubo de combatir contra buques ingleses, siendo notables los que sostuvo en Regla con la División del Teniente de navío D. Juan Varona contra una fragata, y otro en la barra de Huelva contra una fragata y un bergantín que desbarataron y otros varios, sin haber perdido ni una embarcación de los convoyes.

El 23 de Enero de 1808 se le dió el mando del buque correo Santo Cristo del Grao, con el que salió para Buenos Aires el 14 de Mayo; y aunque pasó por entre la escuadra inglesa que bloqueaba á Cádiz, tuvo que arribar á Ayamonte á causa de un temporal y allí quedó desembarcado con un destino político, pasando de Secretario luego á la Junta de Sevilla.

En 7 de Enero de 1809 pasó á los batallones de Marina de campaña y en 28 del siguiente se le dió el mando del pailebot Centinela.

Ascendió á Teniente de fragata el 23 de Febrero y pasó á las fuerzas sùtiles de Cádiz, fué destinado á levantar el plano del río Guadalete y el 2 de Noviembre, con el mando de la goleta-correo Tigre, marchó á Puerto Rico, Habana, Veracruz y Cartagena de Indias, de donde también trajo correo, regresando á Cádiz en Mayo de 1810; volvió á salir el 2 de Julio y regresó el 23 de Mayo de 1811, pasando á la fragata Rufina por el naufragio de su buque, estando en la bahía, por haberse echado sobre el barco otra fragata que rompió las amarras.

Mandó luego el bergantín Tigre, y destinado más tarde á las fuerzas sùtiles, se encontró en muchos hechos de armas hasta el 13 de Mayo de 1813, que fué elegido diputado á Cortes por Cádiz; y aquí termina su primer período como marino distinguido, que militó á las órdenes de jefes tan esclarecidos como Galiano y Churrueta.

Ejerció el cargo de diputado en la isla de León y luego se trasladó á Madrid, don-

de regresado Fernando VII, y abolido el sistema constitucional, se le destinó por dos años al castillo de San Sebastián en Cádiz, donde estuvo hasta Diciembre de 1817, en que dispuso el Rey quedara en San Fernando, sin poder salir de la ciudad.

En 27 de Febrero de 1818 embarcó de segundo en la fragata Maria Isabel con tropas para el Callao, y habiendo desembarcado en Tenerife por enfermo el capitán, se encargó del mando, pero al llegar ya estaba el país en poder de los insurrectos y la fragata fué apresada; no obstante, aún pudo llegar al Callao que conservábase, y mandó la Resolución, con la que se batió contra las fuerzas navales del Almirante Cokrane.

En Agosto de 1820, terminada la causa por la pérdida de la Maria Isabel, volvió á la Península, llegando á Cádiz en Marzo de 1821, de donde salió para Madrid.

En la causa de la pérdida de la Maria Isabel y en la navegación de Canarias á Lima, hubo faltas que no debían quedar sin correctivo; y se le absolvió por ser diputado liberal, según dan á entender sus biografías.

Se le concedió la cruz laureada de la Marina, la de San Hermenegildo y se le dió una comisión para París, en que permaneció hasta Mayo de 1822.

En Julio se le nombró Secretario de la Junta del Almirantazgo, y aunque no era más que Capitán de fragata, Secretario de Estado y del Despacho de Marina, con D. Evaristo San Miguel y los demás de aquel Ministerio que trasladó el Rey á Sevilla y á Cádiz con las Cortes y fué causa de la venida de los cien mil franceses con el Duque de Angulema.

El 27 de Diciembre de 1822, ascendió Capaz á Capitán de navío; cesó en el Ministerio en Sevilla y como mayor General de la Escuadra, defendió á Cádiz del ataque de los franceses, y vencidos los constitucionales, emigró al extranjero y fué dado de baja en la Armada.

Volvió cuando la amnistía de 1832 de Teniente de navío; luego se le reconoció el de Capitán y en 1833, después de los sucesos de la Granja, ascendió á Brigadier.

Promulgada la Constitución de 1837, fué senador por la provincia de Toledo, figurando en el partido progresista.

El 20 de Noviembre de 1838 fué promovido á Jefe de Escuadra y el 4 de Agosto de 1840 se le nombró Vocal de la Junta Superior de Gobierno de la Armada.

En 11 de Septiembre de 1840 Ministro de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar por la Reina Cristina, que estaba en Valencia.

Durante la regencia de Espartero tuvo gran influencia y se le concedió el mando de la Escuadra que se estaba formando para intervenir en Portugal en la cuestión del río Duero; pero con la mediación de Inglaterra se arregló todo y no llegó á salir de Madrid.

Cuando ocurrió el levantamiento militar de 1841, fué presidente del Consejo de Guerra encargado de juzgar á D. Diego León; censurando los marinos que hubieran aceptado esta presidencia, habiendo generales del Ejército y causando aún más disgusto el que habiendo empatado los votos se decidiera el fusilamiento por el del presidente Sr. Capaz.

Las censuras le impidieron aceptar el ascenso á Teniente general.

Fuó luego Ministro de Marina el 17 de Junio de 1842 en el Gabinete presidido por el marqués de Rodil y cesó el 10 de Mayo de 1843.

Con el cambio político que luego sobrevino, tuvo que emigrar al Extranjero y se le dió de baja en la Armada, y el 3 de Junio de 1847, se le permitió la vuelta á España con el empleo de jefe de la Escuadra.

Ascendió á Teniente general el 7 de Agosto del mismo año y quedó sin destino hasta la revolución de 1854, en que el duque de la Victoria le dió mayor antigüedad en su empleo, nombrándole vocal de la Junta Consultiva y agraciándole con la Gran Cruz de Carlos III.

Fuó nombrado el 6 de Septiembre de 1855 Vicepresidente del Almirantazgo y ascendido el 28 de Noviembre á Capitán general por vacante; pero disfrutó muy poco la dignidad más elevada de la Armada, pues falleció en Madrid el 27 de Diciembre del mismo año de 1855 á los setenta y cinco años de edad y cincuenta y siete de servicios.

Era persona de talento, de mucha instrucción y no escaso valor personal pero aunque las pasiones políticas le llevaron á

figurar en el partido progresista, no tenía condiciones de liberal; y sus últimos actos políticos especialmente lo sucedido cuando el fusilamiento del general León, le restaron las simpatías de sus compañeros de la Armada que no le citan como á los demás que llegaron á su elevada categoría, haciéndolo nosotros tan solo por ser un general muy nombrado que figuró bastante en su época y después de batirse bien y viajado, desempeñó el cargo de Ministro porque si bien tuvo errores en su vida política, como marino se condujo siempre bien y cumplidamente aunque según sus amigos políticos, Capaz era capaz de todo; pues resolución no le faltaba.

Manuel Diaz y Rodriguez. Madrid 30 de Agosto 1903.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Turquía y los Estados Unidos.

Washington 30.

El ministro de los Estados Unidos en Constantinopla, telegrafía que la situación es menos grave.

El departamento de Estado de Turquía, según dice, le ha encargado de comunicar á su nación que la Puerta asume la responsabilidad del daño que pudieran sufrir los intereses americanos por consecuencia de la guerra.

Loubet á Roma.

Paris 30.

El periódico La Epoca anuncia que Loubet visitará á Roma á últimos de Febrero. El Papa le recibirá.

El viaje del Rey.

San Sebastián 30.

El Rey irá á Palencia el 12 de Septiembre para asistir á la inauguración de la Exposición regional. Regalará una copa de plata que sirva de premio.

El Sr. Romero Robledo marchará el jueves á Antequera.

Un acorazado y un yate.

San Petersburgo 30.

Han sido botados al agua el yate imperial Alexandra y el acorazado Stara. Presidieron el acto, que se realizó sin incidente alguno, el Zar y la familia imperial.

El duque Miguel enfermo.

San Petersburgo 30.

El gran duque Miguel Nicolaiewitch, tío del Emperador, ha sufrido un ataque de hemiplejía, perdiendo la palabra y quedando en completa parálisis el lado izquierdo.

El gran duque cuenta setenta años de edad.

Petición de amnistía.

Paris 30.

En el mitin obrero de Lorient se ha acordado pedir una amplia amnistía en las causas formadas con motivo de las huelgas.

Comité de ministros.

San Petersburgo 30.

Un ukase imperial fecha de ayer, nombra al Sr. Witte Presidente del comité de ministros.

El Sr. Pleske, director del Banco del Imperio, sucede al Sr. Witte en el ministerio de Hacienda.

Solemne ceremonia.

Berlin 30.

Hoy al mediodía se ha celebrado en el Arsenal la ceremonia del claveteado y bendición de las nueve banderas de los Cuerpos 4 y 11. Han presenciado el Emperador, la Emperatriz y demás miembros de la familia imperial.

Al Polo Sur.

Brest 31.

El vapor Le Francais salió ayer tarde de este puerto en busca del Nordenskiöld. Desde los muelles, inmenso gentío aclamó á los intrépidos marinos.

En los Balkanes.

Salónica 31. (1 madrugada.)

Un telegrama oficial de origen turco, dice que seis batallones del Sultán, se apoderaron anteayer de la ciudad de Smilovo que estaba ocupada por 3.000 búlgaros, de los cuales murieron en la lucha un millar, poniéndose en fuga los restantes.

Añade el despacho que las bajas de los turcos fueron insignificantes.

Paris 30.

Los últimos despachos de Salónica dicen que los turcos han reconquistado á Nevaska, dando muerte á 200 búlgaros.

Un decreto del emperador de Turquía ordena la movilización de 60.000 hombres del distrito de Kessovo.

Comunican de Salónica que entre Usunkepri y Teherkes-Koni los insurrectos han intentado volar el expreso de Oriente.

La máquina descarriló, sin que ocurriese, afortunadamente, mayor daño.

Atenas 30.

Han sido detenidos aquí cinco búlgaros que trataban de exportar dos barriles de dinamita de Deugath.

Washington 30.

El ministro de los Estados Unidos en Constantinopla telegrafía que la situación es menos grave.

El departamento de Estado de Turquía—según dice—le ha encargado de comunicar á su nación que la Puerta asume la responsabilidad del daño que pudieran sufrir los intereses americanos por consecuencia de la guerra.

Paris 30.

Han llegado á Constantinopla numerosos oficiales, llamados á responder de los atropellos cometidos en Kruchev.

Belgrado 30.

En un importante mitin, al que han concurrido 8.000 individuos, se ha aprobado una moción declarando que, no pudiendo el Gobierno de la Sublime Puerta restablecer el orden en Macedonia, y pudiendo ocasionar la intervención de las potencias nuevos desórdenes y mayores dificultades, sólo podrá restablecerse la paz en Macedonia por los Estados balcánicos, conservándose la soberanía del sultán.

A la salida del mitin aludido algunos jóvenes trataron de realizar una manifestación contra la Legación de Turquía; pero gracias á las medidas adoptadas y á la influencia de algunos hombres reflexivos, no se produjo ningún incidente grave.

Paris 30.

La cuestión de Macedonia, según se observa en los Círculos diplomáticos, afecta á los intereses no sólo de Turquía y de Bulgaria, sino de las diferentes nacionalidades que pueblan la Macedonia.

De aquí el empeño de Rusia y Austria en sostener el statu quo.

PLAZA DE TOROS

Corrida de novillos.

Camisero.—Lagartijillo chico. Bander.

Cartas á Rejonazo.

Unas veces por mucho y otras por poco... estos presidentes tienen venas de loco. Unas veces los presidentes se duermen en las sùtiles y cuesta Dios y ayuda que saquen el pañuelo indicador, sobre todo si ha de ser el rojo, y otras, como ayer, se dan presidentes con prisas, que están deseando concluir cuanto antes y lo atropellan todo.

El público ayer estuvo desconocido. Tan impertinente como suele estar en otras ocasiones, ayer ni pidió que pareasen los matadores ni llamó burro al presidente, á pesar de que motivos no faltaron para ello.

Donde únicamente descubrió la oreja fué en el momento de retirarse D. Tancredo, al que dispararon media sandía que le dió en una pantorrilla; y en el quinto toro, en que las impacientadas presidencias hicieron que se tocase demasiado pronto á banderillas, por lo cual, por una deducción lógica que no acierto á comprender, se arrojaron almohadillas á los banderilleros cuando estaban en la cara del toro. Esto, además de ser ilógico, es bárbaro.

Los toros fueron de Veragua y de Bueno; los primeros lucían entre las cintas de la divisa una negra por el reciente luto que sufre el ganadero; los segundos tenían como divisa los colores nacionales.

El primero, de Veragua, negro y pequeño, se aplomó á los primeros puyazos y pasó á la jurisdicción Camisero, quedándose, y asustando al matador, con sus brinco y arrancadas.

El espada, que ya había cosechado palmas en algunas lances buenos de capa, se arrancó tres veces desde largo y por derecho, para dejar tres pinchazos bien señalados. Al fin concluye con una en el alto, que le vale ovación. En el cuarto, de Bueno, que por muy malo había llevado fuego, dió unos pinchazos todavía y concluyó con una atravesadilla, que ya no se aplaudió tanto.

Y por último, en el sexto, en sustitución del debutante, sin pasar y sin perillarse, clava dos veces el estoque en el toro, y lo hace por tercera vez, dejando por casualidad el hierro en el sitio debido.

Lagartijillo chico tuvo el santo de cara. Toreó muy bien de capa y en la hora de matar hizo las siguientes faenas:

En el segundo de bueno no hizo nada de particular, pero salvó el escarce fuera en la última estocada, que fué buena, cumplió bien su cometido.

Al cuarto le pasó de muleta como un maestro de los de verdad. Fresco, valiente, muy sereno, toreó siempre cerca de los pitones, manejando la muleta con lucimiento y habilidad. Cuadra, líta y mete el pie, ¡lástima que sólo resultara un pinchazo!

Luego volvió á citar para recibir, y no acudiendo el toro le atizó al volapie legítimo una

22 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA."

EL BUQUE FANTASMA

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA

POR D. F. J.

aunque lo siento mucho, estoy preparada y tengo un verdadero orgullo en que el elegido para cumplir una misión tan grande, sea mi esposo. Después de una corta pausa volvió á decir: ¿Y no podrías estar tu también equivocado Felipe?

—Me parece que no, Amina; esto es un aviso del cielo, pero tengo valor y una excelente esposa, contestó Felipe tristemente, abrazándola de nuevo.—¡Hágase la voluntad de Dios!

—Cumplase en buena hora, dijo Amina, levantándose del sofá. Ya ha pasado la primera explosión del dolor, me encuentro ahora más fuerte y sé cual es mi deber. Vanderdecken seguía silencioso, y Amina, á los pocos momentos, añadió:

—Pero una sola semana, Felipe...

Quisiera que solo faltara un día y aún así me parecería largo. Ese maldito monstruo tuerto ha venido demasiado pronto.

—Yo no pienso así, Felipe; al contrario, le doy las gracias por esa semana, á pesar de que es un plazo bien corto para despedirme de mí felicidad.

Concedo que si yo te hubiera de affigir ó molestar con mis lágrimas, súplicas ó reconveniones, (como muchas mujeres lo harían en mi caso) un día sería más que suficiente para tal escena de debilidad por mi parte y de cobardía por la tuya. Pero no, Felipe, yo me portaré con valor. Debes ir al peligroso combate resuelto á morir, como los antiguos caballeros; tu esposa te vestirá, como á ellos, la armadura, te demostrará su cariño cerrando cuidadosamente los ajustes, para protegerte del peligro y te verá partir llena de esperanza, confiando en tu próximo regreso. Una semana no es larga si la empleo como quiero, en oír tu voz, en escuchar tus palabras, (cada una de las cuales quedará eternamente gravada en mi corazón) y en alimentar con ellas mi amor, mientras dure tu ausencia y mi soledad. No, no; demos gracias á Dios porque aún quedan siete días, Felipe.

—Tienes razón Amina; después de todo no ignorábamos que esto había de suceder.

—Pero mi pasión era tan violenta que me lo había hecho olvidar.

Y sin embargo, durante esta separación,

nuestro amor debe vivir de recuerdos. Amina suspiró. En este momento fueron interrumpidos por la entrada de Mynheer Poots, el cual, admirado al ver el cambio que habían sufrido las radiantes facciones de Amina, dijo:—¡Santo Profeta! ¿qué ocurre?

—Nada que no supiéramos ya, contestó Felipe. Voy á dejar á ustedes, el buque se hace á la mar dentro de una semana.

—¡Cómo! ¿Se embarca usted tan pronto?

Había cierta expresión singular en la fisonomía del viejo al querer disimular delante de su hija y de su yerno el contento que le producía el viaje de este último. Procuró revestirse de cierta gravedad y añadió:

En verdad que es una mala noticia. Pasemos por alto aquellos días, que se emplearon en hacer preparativos de marcha. Pasemos también por alto el heroísmo de Amina, que dominó su emoción, á pesar de la mortal agonía que le causaba la partida de su querido esposo. Tampoco podemos detenernos en pintar los encontrados sentimientos que luchaban en el pecho de Felipe al dejarse comodidad, dicha y amor para ir á buscar los peligros, las privaciones y la muerte. Algunas veces estaba ya decidido á quedarse, pero la reliquia le recordaba el juramento que había hecho y se sentía ansioso de marchar. Cuando Amina caía dormida en sus brazos, contaba los pocos días que le que-

daban que estar con él y si al despertarse oía silbar el viento, se estremecía pensando en las tempestades que iba á arrostrar Felipe. Fué una larga semana para ambos, aunque ellos creían que el tiempo volaba y sintieron un verdadero consuelo la mañana de la separación, dando salida á sus sentimientos, tanto tiempo contenidos; sus corazones se aliviaron y el sol de la esperanza iluminó el obscuro horizonte del porvenir.

—Felipe, dijo Amina sentándose junto á él y cogiéndole la mano, yo no sufriré tanto cuando te hayas marchado. No olvido que me enteraste de todo antes de casarnos, pero repito que mi amor me hizo arrostrarlo todo. El corazón me dice con frecuencia que volverás, pero es fácil que me engañe; puedes, en efecto, volver, pero no en vida. En esta sala te esperaré, en este sofá, que voy á colocar en su primitivo sitio, me sentaré y si no logras regresar vivo, prométeme que te aparecerás al menos á tu esposa, aunque sea en espíritu. Yo no temeré á la tempestad ni me asustará que la ventana se abra con estrépito; no. Que yo te vea todavía otra vez y sepa si has perecido; porque entonces, no teniendo ya nada que hacer en este mundo, me apresuraré á reunirme contigo en el cielo. Prométemelo, Felipe.

—Haré lo que desees, si Dios lo permite, respondió éste, cuya voz temblaba. Y después continuó: ¡Estoy sufriendo una

prueba terrible! ¡Dios mío; me es imposible resistir más!

Los negros ojos de Amina se fijaron en él; no podía hablar, sus facciones se contrajeron, la naturaleza era impotente para dominar tal exceso de dolor y cayó en los brazos de Felipe sin movimiento. Este, al imprimir un beso en sus pálidos labios, notó que estaba desmayada.

—Ahora no sientes, murmuró recostándola en el sofá; mejor es así, porque pronto te despertarás para padecer.

Después de llamar en su ayuda á Mynheer Poots, que estaba en la habitación inmediata, cogió su sombrero y dando á Amina un segundo y apasionado beso en la frente, huyó de la casa, perdiéndose de vista mucho antes que aquella hubiera recobrado el conocimiento.

CAPÍTULO VIII.

En el momento en que Felipe hubo franqueado los umbrales de su morada, comenzó á huir, cual si le persiguieran sus terribles pensamientos.

Dos días después llegó á Amsterdam, y su primer paso fué comprar una pequeña y fuerte cadena de acero para sustituir con ella el cordón que hasta entonces había suspendido el relicario de su garganta. Despachado de esto, se apresuró á embarcarse con su equipaje á bordo del Ter Schilling. No había olvidado de llevar con-

estocada, mojándose los dedos, algo contraria que fué aplaudida con entusiasmo. Dander, el debutante, es un joven que tiene mucha voluntad y poca ciencia, así estuvo siempre en peligro de visitar el hule, como ocurrió al fin.

Además, tenía muy mala intención y sabía mucho. Con estos antecedentes se acercó a él Dander, y lo mismo fué extender la muleta delante del toro, que empujarle éste por el sobaco izquierdo, suspendiéndole unos instantes y arrojándole luego al suelo.

El hombre quedó tendido boca arriba, con la cabeza levantada para mirar con ojos asustados al toro que se alejaba, y completamente sólo hasta que acudió, al cabo de bastante tiempo un mono sabio que le ayudó a levantarse.

La herida fué en el antebrazo y sólo de dos centímetros de extensión.

Don Tancredo.

No resultó la suerte. El cuarto toro salió despedido del toril, miró a los tendidos y a D. Tancredo y se dirigió al último sin prisas.

Se detuvo a contemplarle y luego se acercó por detrás y le olió las pantorrillas; pero en este momento el Pollo salió de un burilador y le llamó la atención.

En cambio, el público le llamó a él una porción de cosas.

Farejillo.

CUENTO

EL SEÑOR PEDRO

Todas las tardes, al toque de oraciones, se rezaba el rosario en casa del Sr. Pedro, y después, como era ya un viejo achacoso, medió tullido, que sólo con ayuda de muletas podía andar algunos pasos, se quedaba de palique con otras respetables antañedades.

Charlatan era el buen hombre, á la par que instruido, y por estas razones era buscada su conversación por todos los vecinos del pueblo que le profesaban gran afecto.

Una lluviosa y fría tarde de Noviembre, en que como de costumbre hallábase congregados, alrededor de la lumbre, en casa del Sr. Pedro, éste, el cura, el médico y dos ó tres ricachones del pueblo, se presentó tímidamente en el umbral de la puerta una mujer joven, pero tan sucia, escuálida y desaharrada, que inspiraba á la vez compasión y repugnancia.

—¿Qué es usted, señora?—preguntó el cura mientras acariciaba á la niña, que con el alimento tomado y el calor de la lumbre se había reanimado mucho.

—Pues mire usted, señor,—dijo la joven enjugándose los ojos—mi marido está desde hace tres años en el presidio. Estando él en la cárcel de Madrid, di yo á luz á nuestra hija; entonces le trasladaron al penal á cumplir su condena, y como yo estaba muy mala, no pude salir el día que se le llevara. Desde entonces, siempre que me escribiera me pide con muchas ansias que vaya algún día para conocer á la niña; pero nunca he tenido dinero para el viaje, y así ha ido pasando el tiempo.

Explicó el objeto de la Liga el Secretario Sr. Navarrete, diciendo que ésta sólo pretende reconquistar el espíritu público, tan ajeno hoy á la educación marítima.

Anuncia que la Liga presentará al Gobierno proyectos de reorganización naval militar, fomento de las industrias marítimas, organización administrativa de esas industrias, Montepío marítimo y Cajas de ahorros.

Sostiene que las industrias marítimas viven faltas de toda protección del Estado, y oprimidas por leyes draconianas y multitud de gravámenes.

Habló después el alcalde de Cádiz, sosteniendo la necesidad de que poseamos Marina, para que se nos respete.

Pide que el viaje del Ministro sea útil para el país y de resultados prácticos para la región gaditana.

El Sr. Viesca ensalzó la unión de Cádiz y los marinos y recordó que de aquí salieron héroes de la guerra é intrépidos navegantes.

Terminó pidiendo reconociese por todos la necesidad de la Escuadra.

El Sr. Cobián declara que el Gobierno es un entusiasta del fomento marítimo y que estudiará los proyectos de la Liga.

Pásose término á la Asamblea, entregando premios al Capitán del vapor Cabo Espartel y al patrón Antonio González por salvamentos realizados por ambos marinos.

El Sr. Navarrete marcha á Sevilla para organizar la Liga en dicha capital.

Ir á ver á un hijo á presidio, debe ser horrible; pero si ese hijo se le tiene perdido para siempre y se le encuentra en un sitio de donde tal vez salga regenerado por el sufrimiento en plazo relativamente corto, es grato el hallazgo.

Esta cuenta se echaba el Sr. Pedro, y como todo es según el color del cristal con que se mira, y tenía un genio locuaz, y alegre de suyo, llevaba más alegría que tristeza.

Tres años—decía—se pasan pronto; lo que más siento es que esté en presidio por robo; si fuese por un pinchazo, sería cosa de hombres; pero ¡qué le hemos de hacer!

Cuatro ó cinco días después la mujer y el padre del recluso abandonaban á Ocaña dejando en aquel siniestro edificio un pedazo de su corazón, aunque se iban muy conformes por encontrarse el penado restablecido de su enfermedad; pero todos sentían esa mortal angustia que produce una ausencia forzosa.

Todos marchaban llorosos, meditabundos, tristes... Sólo interrumpía el silencio de aquellas soledades el ¡alerta! de los centinelas del presidio.

Miguel Sánchez de las Matas.

EL MINISTRO DE MARINA

(POR TELEGRAMA)

Resultado satisfactorio del viaje.

El Sr. Cobián muéstrase vivamente complacido del resultado, en conjunto, de su viaje y muy satisfecho por haberlo realizado.

Complácete haber tenido ocasión de apreciar la sinceridad y viveza del sentimiento monárquico en cuantos elementos ha pulsado, y, sobre todo, en las masas obreras de San Fernando, que saben cuanto tienen que agradecer al Rey.

Proclama y enaltece el entusiasmo, espíritu de disciplina y ardiente fe patriótica que ha observado en el personal de la Armada y promete trabajar resueltamente en el desarrollo del poder naval adecuado á las necesidades de las defensas del litoral y á los medios con que España cuenta.

Para esta empresa el Ministro propone aprovechar cuanto existe, emendando las actuales deficiencias para la cual cuenta con el patriotismo de todos.

Esta segura empresa de que el Gobierno abunda en estos mismos anhelos que son compatibles con la ordenada y severa política económica, base de toda prosperidad nacional.

Añadió el Sr. Cobián que no ha aceptado las invitaciones que se le han hecho para asistir á fiestas preparadas en su honor, porque aquéllas pudieran apartarle del estricto cumplimiento del objeto de su viaje.—Corresponsal.

La Liga Marítima.

Cádiz 30 (5,30.)

Celebróse en el Ayuntamiento la Asamblea de La Liga Marítima, presidiendo el Ministro de Marina, el Capitán general y el Gobernador civil.

En la concurrencia, muy numerosa, figuraban los generales venidos de Madrid con el Sr. Cobián, diputados á Cortes, senadores, Cámara de Comercio, jefes de la Traslántica y Junta de Obras del puerto, Ateico, Centro Mercantil, banqueros, numerosos marinos de guerra y mercantes, comerciantes, industriales, militares y obreros.

El Presidente de la Liga, D. Ramón Carranza, pronunció un breve discurso demostrando que las desdichas sufridas por España en todos los tiempos, fueron debidas á su falta de Marina.

Lamenta que desde la lección triste de Santiago de Cuba nada se haya hecho, pues no se ha construido ni una pequeña lancha. Explicó el objeto de la Liga el Secretario Sr. Navarrete, diciendo que ésta sólo pretende reconquistar el espíritu público, tan ajeno hoy á la educación marítima.

Anuncia que la Liga presentará al Gobierno proyectos de reorganización naval militar, fomento de las industrias marítimas, organización administrativa de esas industrias, Montepío marítimo y Cajas de ahorros.

Sostiene que las industrias marítimas viven faltas de toda protección del Estado, y oprimidas por leyes draconianas y multitud de gravámenes.

Habló después el alcalde de Cádiz, sosteniendo la necesidad de que poseamos Marina, para que se nos respete.

Pide que el viaje del Ministro sea útil para el país y de resultados prácticos para la región gaditana.

El Sr. Viesca ensalzó la unión de Cádiz y los marinos y recordó que de aquí salieron héroes de la guerra é intrépidos navegantes.

Terminó pidiendo reconociese por todos la necesidad de la Escuadra.

El Sr. Cobián declara que el Gobierno es un entusiasta del fomento marítimo y que estudiará los proyectos de la Liga.

Pásose término á la Asamblea, entregando premios al Capitán del vapor Cabo Espartel y al patrón Antonio González por salvamentos realizados por ambos marinos.

Desde Bilbao

Agosto 29.

Signió ayer el buen tiempo y muchísimas personas lo aprovecharon para visitar las playas vecinas.

Desde Portugalete, Santurce, Algorta y Las Arenas examinaron la silueta airosa de la fragata alemana Eslock, escuela de guardias marinas de aquella nación, que entró á las ocho de la mañana y ancló al socafre del rompeolas, en el puerto exterior. Al fondear hizo las salvas de ordenanza, á las que contestó la batería de Algorta.

El ayudante de Marina de Portugalete, teniente de navío D. Juan Adolfo Ibarreta, saludó á la oficialidad del buque.

El cónsul de Alemania en Bilbao fué á visitar al Comandante del buque, Sr. Mandt, y ambos salieron á tierra y cumplieron con el señor Comandante de Marina, al Gobernador civil, al presidente de la Diputación y al señor alcalde.

Estos devolverán hoy la visita á bordo de la fragata.

En representación de la Diputación irán el presidente Sr. Larrazza, el vicepresidente señor San Martín y los diputados vocales de la Comisión Provincial Sres. Meñaca y Arrarte.

El Sr. Carranza invitó á los marinos alemanes para que desde el Palacio Provincial puedan presenciar la batalla de flores que se celebrará esta tarde á las cuatro en la Gran Vía.

Después serán obsequiados con un refresco. Se organizarán otros festejos en honor de los marinos alemanes. Entre ellos se cuenta, á lo que parece, un partido de pelota en el frontón Euzkalduna, pues el que se ofreció á los de la Chulotta no le costó dinero á la Diputación; y también se piensa en una recepción en el Palacio Provincial.

El Ayuntamiento no se sabe si podrá organizar festejo alguno.

Varios socios de la aristocrática Sociedad Bilbaína han organizado para esta noche un baile en honor de los marinos alemanes.

Sección mercantil.

Fletes de mineral.

Cartagena á Maryport, vapor Gorbea, 8/ F. D. Bilbao á Rotterdam, vapor Algorta, 4/10 1/2. Idem á Middlesbro 6 Hartlepool, 4/10 1/2. Stockton 5/- vapor Knarwater, seis viajes desde Septiembre.

Idem á Rotterdam, vapor Cairnloch, 5/-. Idem á Cardiff, vapor Pronto, 4/-. Idem á Newport, vapor 1.500 tds., 4/1 1/2. Idem á Cardiff, vapor Innesmoor, 4/-. Idem á id., vapor Earl of Rosebery, 4/-. Santander á Rotterdam, vapor 2.200 toneladas pronto 5/1 1/2.

Fletes.

Continúan muy desanimados; únicamente los del Mar Negro se sostienen con bastante firmeza.

Mercado de carbón.

Los precios, muy firmes en el país de Gales y Condado de Durham.—Las mejores marcas de Cardiff se cotizan entre 15/6 y 16/- y el carbón Monmouthshire de 12/- f. á b. más el chefin de impuesto.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

Buques de guerra americanos.

Los cruceros americanos Brooklyn y San Francisco llegados anteayer á este puerto han continuado su viaje anoche con rumbo á Beirut.

Rumor desmentido.

Carece de fundamento el rumor que circuló en esta capital que había naufragado en aguas de Cádiz un crucero austriaco. Lo ocurrido fué haber zozobrado una de las lanchas del crucero Zenta, habiéndose salvado todos cuantos la tripulaban.

El príncipe Fernando de Bulgaria.

Anoche llegó á esta población el Príncipe Fernando de Bulgaria, siendo saludado en la estación por el Sr. Sturdza Presidente del Consejo.

El viaje del Rey.—Juicios de la prensa inglesa.

The Standard dice que el actual viaje del Rey Alfonso señala el término de un largo período de agitación política y el advenimiento de tiempos más dichosos.

El Carlismo pasa á ser una tradición; pero no volverá á poner ejercicios en pie de guerra.

Actos de barbarie.

Telegrafían de Viena al periódico L'Eclair que los insurrectos búlgaros hicieron volar el cuartel de Peringbirge, pereciendo en aquel acto 200 soldados.

Contra el Presidente Roosevelt.

El Sínodo luterano de Nueva York ha votado una moción de censura contra el Presidente Roosevelt, por haber enviado un despacho de pésame con ocasión de la muerte de León XIII.

dencia y diputado por aquella circunscripción, Sr. Alba, propónese ir á aquella capital el 5, á fin de cuidar que se ulimen los preparativos del recibimiento que se ha de hacer al Rey.

Caminos vecinales.

Presidida por el Sr. Casañal, jefe de la Diputación provincial de Zaragoza, una comisión de este Centro visitó ayer al Ministro de Agricultura, entregándole un plan de caminos vecinales de toda aquella comarca, trabajo muy elogiado por el señor Gasset, que prometió tenerlo en cuenta.

El Sr. Moret.

Ayer llegó á esta corte, de regreso del extranjero, el Sr. Moret, quien se propone marchar á sus posesiones de Ciudad Real á fines de la presente semana.

Mudanza de oficinas.

El Ministro de Hacienda, acompañado por varios arquitectos; visitó ayer el edificio que ocupa la Dirección de la Deuda, en el cual habrán de instalarse la Dirección de Clases pasivas y la Sección de Ultramar.

El edificio que ocupa la Academia de Clases pasivas será cedido á la Academia de Jurisprudencia, por encontrarse ésta desahuciada del que tiene en la actualidad.

El Rey á Logroño.

Esta tarde se han recibido telegramas oficiales en la Presidencia y en el Ministerio de la Gobernación, participando que el Rey salía á las diez y media de la mañana de Estella con dirección á Logroño habiéndosele dispensado una despedida en extremo brillante y cariñosa.

Momentos antes de partir, S. M. entregó al alcalde una cantidad para que sea repartida entre los pobres, y concedió la Cruz de Isabel la Católica al ex diputado D. Enrique Delcoa, y la Encomienda de la misma Orden al diputado provincial don Máximo Uneca.

Según ha manifestado el Sr. García Alix á las siete habrá llegado á Logroño S. M. y en dicha capital se le tenía preparada una acogida en extremo cariñosa.

Pago á los repatriados.

Hoy ha quedado concertada la operación que en el último Consejo se acordó efectuar el Ministro de Hacienda con el Banco Hipotecario para proceder al pago de los repatriados.

Se da como margen para los libramientos la cantidad de cinco millones de pesetas como máximo, y en aquellos habrá de determinarse si se destinan al pago de repatriados del Ejército ó de la Marina.

Los sucesos de Macedonia.

Contestando á preguntas de los periodistas ha manifestado hoy el Sr. Villaverde que no obstante ser verdaderamente horribles los sucesos que vienen desarrollándose en Macedonia con motivo de la insurrección, cree que las potencias se decidan á intervenir para restablecer la paz.

En Bolsa las declaraciones del Sr. Villaverde no han surtido el efecto apetecido, pues el temor á las consecuencias que dicha intervención pudiera tener, ha determinado una ligera baja en los valores.

Los republicanos de la Argentina.

Los Sres. Villaverde y García Alix han desmentido hoy que al mitin celebrado en Buenos Aires por los republicanos españoles asistiera el presidente de aquella República.

Lejos de esto, parece que tanto el general Roca como el vicepresidente Sr. Quiroga Costa, vienen demostrando constantemente sus simpatías por la Monarquía española.

También ha dicho el Sr. García Alix que la suscripción abierta en la Argentina para contribuir á la propaganda que aquí hacen los republicanos, ha tenido muy poco éxito, no obstante haberse dicho que se destinaba á socorrer á los republicanos necesitados.

Consejo de Ministros.

Según ha manifestado el Sr. Villaverde, hasta el sábado próximo no se celebrará Consejo de Ministros.

PORTUGAL

Comunican de la frontera portuguesa á la Agencia Fabra, que el periódico O Liberal, correspondiente al día 29, publica un artículo sensacional con el título de «Emperador de Iberia».

En él se hace cargo del proyecto de constitución del Imperio ibérico bajo los auspicios de Inglaterra y cediendo la corona el Rey D. Carlos de Portugal.

El citado periódico examina las circunstancias y condiciones en que tal proyecto pudiera realizarse y combate con energía dicho pensamiento, diciendo que quien tan desgraciadamente ha regido hasta ahora un pequeño reino no puede ni debe aspirar á tales grandezas.

NOTICIAS

Desde 1.º de Septiembre próximo la Compañía de los Caminos de hierro del Norte pondrá en vigor un servicio especial con billetes de ida y vuelta, á precios verdaderamente económicos, y valederos por treinta días, para los puertos del Cantábrico y de Galicia.

Continúa sin solucionarse en la Coruña la huelga de cuchilleros, que se quejan de la dureza con que los tratan los alemanes encargados de los talleres de la fábrica en que trabajan.

Pasado mañana, de once de la mañana á una de la tarde, comenzará el pago de cargas de justicia correspondiente al mes de Julio último para los individuos que tienen consignados sus haberes en la Depositaria pagaduría de esta provincia, continuando á las mismas horas los días 3 y 4 siguientes, en que quedará cerrado definitivamente.

En Valladolid, los obreros del ferrocarril del Norte han visitado al gobernador para manifestarle que, en vista de no haber contestado la Compañía á las peticiones que tienen formuladas, celebrarán una asamblea para decidir si han de ir á la huelga.

Parece que la Sociedad Española de Telegrafía y Telefonía sin hilos, ha llegado á un acuerdo con su similar francesa, que dirige el ingeniero M. Victor Popp, autor de un nuevo sistema de radiotelegrafía, implantado ya con gran éxito en varias naciones europeas.

En virtud del referido acuerdo, la Sociedad

francesa transformará, con arreglo á sus procedimientos, las estaciones radiotelegráficas existentes en Ceuta, Tarifa, Cabo de Lanzo é islas Baleares, creando además cuatro estaciones en las costas españolas del Atlántico.

También se encargará dicha Sociedad de instalar la telegrafía sin hilos, sistema Branly-Bopp, á bordo de tres buques de guerra en el yate real Gerarda y en el Palacio de Miramar.

El distinguido escritor Sr. Osorio y Bernard ha comenzado la publicación de un Catálogo de periodistas españoles del siglo XIX, obra notabilísima en la que una vez terminada, se hallarán reunidos todos los antecedentes del periodismo español desde principios del siglo XIX, así como los nombres de cuantos á su desarrollo han contribuido con su inteligencia y con su actividad.

La interesante obra se reparte por cuadernos, al precio de una peseta cada uno de éstos.

La Cámara Agrícola de Madrid y la Asociación de Agricultores de España abrigan el propósito de celebrar en el mes de Noviembre próximo un concurso de obreros agrícolas y otro de máquinas destinadas á la preparación del suelo.

En el concurso de obreros no tomarán parte más que los de las cinco provincias de Castilla la Nueva; pero en el de máquinas podrán optar á los premios que oportunamente se determinarán, todas las casas constructoras que lo deseen, bien fueran nacionales ó extranjeras.

El día 19 del actual, el vapor Eldorado, que hace la travesía de Nueva Orleans á Nueva York, encontró á unas 500 millas al Norte de la Habana una pequeña embarcación donde yacía exánime un niño, con el cuerpo lleno de ampollas causadas por el sol, delirando por efecto del hambre, la sed y el calor, y casi desnudo, con señales de haberse comido las ropas de sus vestidos.

Recogido y auxiliado convenientemente, cuando pudo hablar, á los dos días, se supo que se llamaba José Vegas, que tenía doce años y que vivía con sus padres en la Habana.

En uno de los primeros días del mes de Agosto salió del torcón de San Lázaro (Habana), con dos amigos, en la cacha en que fué contratado. Al notar que la embarcación se alejaba de tierra, sus amigos ganaron á nado la costa; pero como él no sabía nadar, continuó en el bote y siguió navegando al gaire durante más de cinco días, hasta que fué encontrado.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, PRECIO, and various financial instruments like Fin corriente, Fin próximo, etc.

CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO

Paris á la vista, (beneficio) 88,80. Londres á la vista libra esterlina 90,00.

Bolsin.

Á LAS CUATRO Y MEDIA. Fin de mes, 77,85. Idem próximo, 78,07. Barcelona, 90,00. Paris, 90,00.

(TELEGRAMAS DE FABRA)

PARIS 31.—Apertura de la Bolsa de hoy Exterior Español, 90,75. 3 por 100 francés 97,40. LONDRES 31.—Exterior Español 90,00.

Nuestros suscriptores de Madrid

que se ausenten durante los meses de verano, recibirán el DIARIO DE LA MARINA sin aumento de precio en el punto adonde se trasladen, con sólo que se sirvan dar á esta Administración el oportuno aviso y verificar el pago adelantado de un trimestre de suscripción.

DIARIO DE LA MARINA

Oficinas: Veneras, 5.

MADRID

Table with columns: Precios de suscripción, UN MES, TRIMESTRE, SEMESTRE, UN AÑO.

En Madrid, 1,50. Provincias, 4,50. Unión Postal, 5. Asia y América, 70.

ANUNCIOS

Cuarta plana, 0,10 pesetas línea. Reclamos, 0,50. Noticias, 1.

PUNTOS DE VENTA

- Almería.—Paseo del Príncipe, kiosco. Barcelona.—S. Solá, Rámba del Centro, 3. Cartagena.—Viuda de Alcaráz, Puertas de Murcia. Ferrol.—Luis de la Fuente. Vigo.—Puerta del Sol, 5, kiosco. Idem.—Kiosco frente á la Capitanía General de Marina. Cádiz.—Viuda de Gallardo, Duque de Teatún, núm. 9.

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

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HAGER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

CASA DE CONFIANZA, FUNDADA EN 1870. LA MAS ANTIGUA EN ESTE NEGOCIO

Agujas, algodones, piezas, composturas.

BARCELONA, Carmen, 34.

ELECTRICIDAD

Fonógrafos
y
GRAMOFONOS

UREÑA

Barquillo, 14 y Saucó, 1.

Madrid

Material 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 anti-rumático.—Fonógrafos Edison y diafragmas Bettini.—Gramófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios a

UREÑA

SE HACEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

ACCIONES NAVALES

MODERNAS

(1855-1900)

COMPENDIO HISTÓRICO CON 18 PLANOS

JAVIER DE SALAS

Teniente de navío.

PRECIO: 10 pesetas.

Los pedidos a la Administración de este periódico.

A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1837. Berlin-Tegel 5.000 operarios.

Calderas de vapor de todos los sistemas y tamaños 20.000 construidas.

Máquinas de vapor horizontales y verticales de todos tamaños 5.500 construidas.

Bombas para traídas de agua, canalizaciones, también bombas movidas por electricidad para minas, etc.

Máquinas frigoríficas y de hielo del sistema de compresión de ácido sulfuroso para fábricas de cerveza, mataderos, etc.

Representantes:

Carlos Hinderer Génova, 6.—MADRID

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 a flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyos, consignatario.

Acote del doctor BARRINAT

de la Habana, para las cañas. Se vende en la droguería de Ferrer y C., de Barcelona.

RECARTE 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. Efectos y útiles para Delineación, Dibujo, Acuarela, Grabado y reproducciones 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 Telémetro y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y 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 fotogramas. Trabajos de litografía e imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias a la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; a la de Salmoiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, a la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, a la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, a la de Kahn, ambas de Alemania.

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

Artículo decorativo de gran renombre, desconocido en España, ha sido importado exclusivamente por el decorado de techos, salones, vestíbulo, etc. Para Damos de Comedores, Despachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera o el linóleo. 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 abro y se coloca con gran rapidez. Interesosa 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.

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.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

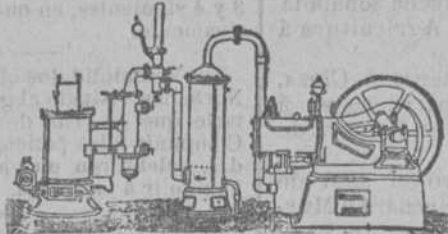
Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Nuevo Motor „Benz“ á gas pobre desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 centimos.



La fuerza motriz más económica. Referencias de primer orden.

Motores „BENZ“ á gas común, á gasolina y á alcohol. Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Princesa, 83, Madrid.

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, 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, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C. Ed. Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eakmeals y Eynstord.

LÓPEZ & MORALES

VINOS Y COGNAC
JEREZ

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

ACADEMIA PREPARATORIA PARA CARRERAS MILITARES

dirigida por D. Tadeo Bardaxi con la cooperación de D. Luis Lambea, coronel int.º y los señores de dicha arma D. Manuel Borja y D. José Lambea, profs. que han sido ambos de la Acad.ª Int.ª y de la General Militar. Regtos. San Lucas. 6. Madrid.

Recomendamos

la gran casa de huéspedes establecida en la calle de Mesonero Romanos, núm. 36, 3.º, donde encontrarán, todos los que á ella acudan, immejorable asistencia y cómodo alojamiento á precios sumamente económicos.

Postales

La Comisión Ejecutiva de la Junta

DE

Fomento Naval

Acaba de poner á 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 á la Administración de este periódico.

A LA BELLE FERMIERE

CASA G. OLIVERA

(Hijo mayor).

25, Quai Pont-Mayou.-Bayona.

Fábrica de cortes y tejidos modernos. Impermeables superiores á 29, 39, 49 y 59 francos. Garantizados de impermeabilidad y tinte.

PAPELERIA

Objetos de escritorio

Eugenio Alonso.

22, CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 22.

ARTICULOS PARA OFINAS

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 y 7 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 MEJICO.—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 Norte y Sur del Pacífico.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEJICO.—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, Sabana, 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, paracuyos 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, Coro, Caripano Trinidad y Cumaná, 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 á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á 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 á los señores comerciantes, agricultores é industriales que recibirá y encaminará á 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 CONSTRUCTORA ELECTRO-INDUSTRIAL

Fábrica del mejor limitador de corrientes de „San Gabriel.“

Se mandan catálogos á quien lo solicite.

Se hacen instalaciones de alumbrado por electricidad, á precios económicos. Se encarga, por un precio convencional, de la conservación de arcos voltaicos. Se hacen reparaciones de toda clase de máquinas de escribir, motores, máquinas y aparatos de electricidad, aparatos de precisión, telefonía y telegrafía, electroterapia, timbres y automóviles, todo á precios reducidísimos.

TALLERES: Corredera baja, 20.

BANCO VITALICIO DE ESPAÑA SEGUROS VIDA Y ACCIDENTES

Capital social.....	15.000.000
Reservas.....	14.780.951,34
Capitales asegurados desde la fundación de la Compañía hasta 31 de Diciembre de 1901.	
Por seguros vida.....	Ptas. 269.174.713,38
Idem íd., accidentes.....	86.227.103
Total.....	355.401.816,38
Pagado á los asegurados hasta igual fecha.....	21.602.891,99

Esta Sociedad se dedica á constituir capitales para la formación de dotes, redenciones de quintas y demás combinaciones análogas, rentas vitalicias inmediatas ó diferidas, seguros de capitales pagaderos á la muerte del asegurado y compra de usufructos y nudas propiedades. Se dedica además al seguro contra accidentes, garantizando las responsabilidades de la ley sobre accidentes del trabajo. Representaciones en toda España.