

# Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.784.

Redacción y Administración,

Madrid 14 de Septiembre de 1903.

Calle de las Venegas, 5

Dos ediciones diarias.

## Exquisito Cognac Garnier

### Hay que ajustarse A LA REALIDAD

Aunque haya quedado aplazada la resolución definitiva del Consejo de Ministros en lo que se refiere al proyecto de presupuesto de Marina para 1904, presentado por el Sr. Cobián, nadie duda ya que será aceptado sin hacer en él la reducción que pretendía el Ministro de Hacienda.

El Sr. Cobián, en la conferencia ayer celebrada con el Presidente del Consejo de Ministros, con-datos a la vista, le demostró la imposibilidad de rebajar ninguna partida sin dejar indotados servicios imprescindibles, contrariando el espíritu de este Gobierno, que según el propio Sr. Villaverde, es de gobernar con presupuestos reducidos, pero verdaderos, que no dejen indotados servicios y hagan imposible la necesidad de créditos supletorios.

El actual Ministro de Marina, que desde que se encargó de la Dirección de la Armada, se preocupó del estudio de todos sus servicios, haciéndolo profundamente de sus necesidades, ha llegado a tener una idea exacta de los factores indispensables para la constitución y vida de un organismo tan complejo como es el de la defensa marítima del país y fácil le ha sido llevar el convencimiento al ánimo del Presidente del Consejo, demostrándole que su proyecto de presupuesto está calculado para el límite inferior de servicios y de personal, siendo imposible rebajarlo en la dirección de mayor economía.

Este conocimiento del organismo naval en sus menores detalles en cuanto se relaciona con sus gastos, adquirido por el Sr. Cobián a costa de asiduo estudio, le ha permitido defender su cálculo de presupuesto para la Marina con razones y datos incontestables y es uno de los merecimientos del Sr. Cobián que la Armada entera le reconoce, abrigando cada día mayor esperanza de que sea el Ministro civil llamado a hacer desaparecer en la opinión pública los injustificados prejuicios que en ella han existido en contra de la Marina.

Sin alardes, ni jactancias que no encajan en su temperamento, reflexivo y sensato, está resultando el Sr. Cobián como Ministro de Marina el más revolucionario de cuantos en estos últimos tiempos han pasado por el palacio de Godoy; pues aunque a la vista nado aparece, es indudable que ha concretado en la Armada el espíritu de transformación que desde hace tiempo en ella reinaba, dando pábulo a fundadas esperanzas de verla, partiendo de una base segura de organización; la que hasta ahora no había podido fijarse a causa del desorden originado por los conflictos que daba lugar de continuo, la falta de créditos en los presupuestos para los servicios.

El proyecto de presupuesto del señor Cobián, modesto y reducido, tal cual es, permitirá funcionar a todos los organismos que constituyen el total de la Marina, y como solo funcionando son perfectibles los organismos, porque sólo entonces se echan de ver sus defectos y el modo de remediarlos, cosa imposible de hacer teóricamente y en abstracto, claro es que de esa manera se pone a la Marina en condiciones prácticas de transformarse con eficacia.

En este concepto, el Sr. Cobián, con actos modestos pero continuados con perseverancia en dirección de renovar y transformar en sentido útil los servicios de la Armada, revela estar dotado de capacidad y energía; que así es como esta última condición de carácter se manifiesta y da frutos ciertos; pues no hay que confundirla con la terquedad y la violencia, muy propias de nuestro temperamento meridional, que solo producen desequilibrios y trastornos, empeorándolo todo en vez de mejorarlo.

La defensa marítima, difícil y complicada, donde entran elementos tan distintos como el militar, el industrial, y el económico, en la que se sintetizan todos los adelantos de una civilización, no puede estar gobernada por impresionalidades ni por abstracciones, sino con mucha cordura y ajustándose en todos momentos a las enseñanzas de la realidad.

## DEL EXTRANJERO

La explosión del "Yaskapu."

Un telegrama de Reuter desde Bucharest dice que desde el desastre del vapor "Yaskapu", la policía de Kustendji ha tomado

toda clase de medidas a fin de impedir hechos semejantes en el porvenir. Se obliga a cada pasajero a presentar documentos que lo identifiquen, registrándolos escrupulosamente, así como todo el equipaje. Estas medidas se observan con todo rigor, tanto en los viajes de ida como en los de vuelta.

### Escuadra francesa al mar de Levante.

Ya está decidido que el Contralmirante Jaurguiberry mande la Escuadra que Francia envía al mar de Levante para proteger los intereses de sus compatriotas en Turquía.

Jaurguiberry, de noble familia, es hijo del ilustre marino que en 1870 sirvió a las órdenes de Charly. Nació en Nimes el 22 de Abril de 1849, y entró en la Armada a los quince años. Fué promovido al empleo que actualmente tiene, en 1901.

La Escuadra de Levante se compondrá de los buques *Latouche-Treville*, *Brennus*, *Du-Chayla*, *Linois* y algunos otros.

### Torpederos franceses.

Los torpederos de la defensa móvil de Argel y los de Orán acaban de verificar maniobras combinadas con el mayor éxito. Terminadas éstas, han regresado a sus puertos respectivos.

## POLÍTICA

### LA CULEBRA SE ENREDA

Sin darse cuenta de ello, el Gobierno se ha ido enroscando la culebra de las dificultades en tales términos, que como suele decirse, el desenredador que la desenredara, buen desenredador será.

Andan ya diciendo por ahí los que todo lo saben, que si este Gobierno fracasa, y no dan por su continuación dos pesetas, antes que dar la puntilla a las actuales Cortes, se ensayarán toda clase de combinaciones, desde una solución Azcárraga a una situación de fuerza presidida por el General Linares.

Bien se advierte que los que esto dicen no han consultado el barómetro de la opinión, que marca presiones violentas en la atmósfera parlamentaria. Una situación Azcárraga, con el recuerdo de las anteriores equivocaciones, y un Ministerio Linares con la memoria de los recientes errores no pueden servir de revulsivo a la situación conservadora que está jugando en estos instantes su última carta.

Cuando el Sr. Silvela, el hombre público más ducil y maleable, se esfuerza tanto por abdicar su jefatura aquí puede esperarse en el campo conservador, que no sean contrariedades, sinsabores y disgustos sin cuento. ¿Quién será el que podrá recoger, con una mayoría tan abigarrada como la de las actuales Cortes, la fuerza y autoridad de gobierno indispensable para que el partido conservador se pueda sostener en el poder?

No hay que esperar. El Sr. Villaverde, puesto ya en el carril de las iniciativas económicas seguirá su suerte como Dios le dé a entender, y si como hay lugar a sospechar fracasa y se estanca, habrá terminado con él la actual etapa conservadora, y quedarán igualmente inutilizados los dos instrumentos de turno pacífico para continuar gobernando.

Visiúbrase por la izquierda dinástica algo que después de los conservadores puede contribuir a la reconstitución de las fuerzas liberales, acomodando a las necesidades del nuevo reinado las aspiraciones de la opinión, y así como hubo un tiempo en que fué preciso pasar la esponja por los recuerdos revolucionarios, se acerca a más andar el instante de borrar para siempre la influencia de los partidos históricos.

Cánovas y Sagasta no tienen herederos; cumplida ya su misión histórica se han desvanecido para dar paso a nuevos organismos, fuerzas de renovación que por la derecha y por la izquierda reclaman el lugar que les corresponde en el nuevo orden de cosas.

Acaso el principal mérito del Sr. Silvela es haberlo conocido todavía a tiempo... y por eso se va, antes de que la ola popular, la evolución política y la regeneración nacional lo echen.

## Puertos.

### Captación de marineros.

Todos los puertos de carga, principalmente los extranjeros, pues desgraciadamente los nuestros están todavía muy lejos de poder tomarse como ejemplo de gran movimiento de buques, están más o menos invadidos por individuos de todas clases de nacionalidades, en su mayor parte desertores, fugados de presidio, ó simplemente, vagabundos, cuyo más socorrido medio de existencia es lo que en Inglaterra y los Estados Unidos se llama el *crimping*, es decir, el reclutamiento ó enganche, y más especialmente la captación de marineros.

Si estos individuos se limitasen a reclutar marineros desocupados, percibiendo la comisión ó gratificación correspondiente y hasta cierto punto, legítima por este servicio, no merecerían censura; pero es el caso que se dedican a un verdadero ojeo y caza de marineros de todas clases, y apenas un barco queda amarrado en el muelle, estos vividores suben a bordo, se apoderan del ánimo de los marineros, se los llevan a los garitos, a las tabernas y les sugieren la idea de desembarcar del buque en que sirven, prometiéndoles un embarco más ventajoso en otra parte.

Una vez desembarcado el marineró, naturalmente, dueño absoluto de sí mismo, desconociendo generalmente el país en que se encuentra, tiene que hacer vida común con el «mercader de hombres», que siempre dispone de un *boarding house* ó *un sailor's home*, que le hospeda, le da de comer, le hace gastar cuanto tiene y no le procura un nuevo embarco sino cuando el pobre marineró se encuentra acerbillado de deudas y apremiado en todas partes. Los anticipos que entonces recibe a su nuevo embarco, constituyen la presa ó rapina de su reclutador.

Todos los armadores europeos saben en qué situación tan difícil se encuentran a menudo sus capitanes por consecuencia de los abusos, verdaderamente escandalosos, que cometen estos *crimps*. La prensa marítima no ha cesado de llamar por la represión de semejantes abusos, y diferentes veces también las grandes empresas navieras han dirigido a sus respectivos Gobiernos reclamaciones insistentes y justificadas contra la acción de estos mercaderes de hombres.

Para prevenir y atajar el desarrollo de esta industria tan funesta y considerable en todo el mundo, el Gobierno del Oregón acaba de dictar una ley que considera como delito las casas de marineros no autorizadas debidamente entregando placas ó medallas de identidad a los propietarios ó agentes de esas casas, cuyo uso queda prohibido a los individuos no autorizados, reglamentando los contratos y enganches y fijando las penalidades en caso de contravención a las disposiciones de la autoridad, por cuyo medio se espera, si no extinguir por completo esa plaga industrial, por lo menos atenuar considerablemente sus funestos efectos.—X.

## EXHIBICIONES

### Crápula y devaneo.

Las disenciones policíacas han dado lugar a que, como las vistas de un cinematógrafo, aparezcan en la crónica de sucesos las proyecciones de la hampa, que hasta cierto punto revela un estado social poco edificante.

Madrigueras de gente maleante en que se cocean toda clase de personas, desde las más aristocráticas y linajudas a las más abyectas y despreciables; una especie de mansión tenebrosa en que alternan y se cocean blasones y pergaminos con blusas y guñapos de la más infima condición.

Todo eso montón de miserias y vergüenzas ha quedado expuesto a la contemplación pública por desacuerdo entre los encargados de velar por la moral, y parece un parche colocado en plena faz de una Sociedad gazonista, que aparenta lo que no es y que pasa sus días entre crápulas y devaneos poniendo, como suele decirse, una vela a San Miguel y otra al diablo.

Quiénes peor parados quedan en esas exhibiciones son los que manejan, en nombre de los poderes públicos, estos materiales de presidio, porque a través de la espesa malla de podredumbre y cieno en que danzan y se agitan, se ve la influencia nefasta que ejerce el electromagnetismo de la codicia, que fácilmente se dobla a la dádida, al soborno, en suma, al oro vil, si es que el oro se envilece, según dicen por ahí ciertos moralistas.

Estafadores vulgares en combinación con damas distinguidas, conagrados al delito sin freno ni dique; gente alegre y retonza que vive del chanchullo, del timo, de la falsificación, sin preocuparse poco ni mucho de caer en manos de los agentes policíacos de quienes es perfectamente conocida; sedimento social que va enfangando cuando toca, eso es lo que sin previo aviso ni decir agua val ha sacado a luz los que tienen la misión de garantizar el orden y el sosiego de las personas honradas.

Después de haber tirado de la manta, algún despojado, algún descontento, cuantos de cerca ó de lejos han estado en contacto con tales gentes, quieren echar tierra al asunto y tapar esas nauseabundas desnudeces sociales; pero ya es inútil; el escándalo se ha dado, y todo el mundo sabe que en este admirable país, las dificultades, los tropiezos, son para los que viven honesta y legalmente, y los mimos, los halagos, las comodidades para la hampa rumbosa, que paga bien precisamente, porque adquiere mal sus elementos de vida.

Con semejantes resultados ¿quién se afanará en la cátedra, en el periódico, en el Club por normalizar usos y costumbres, que cierran obstinadamente los ojos y los oídos para toda regeneración social y política que no implique la sumisión indecorosa a todos estos convencionalismos establecidos entre los que pagan y los que cobran, los que ejecutan y toleran semejantes desastrosos?

Ya ni el recurso queda de correr un honesto velo sobre tales vergüenzas, porque quieras que no, han de salir a la superficie ó a la cara de esta sociedad acomodaticia, como la escrófula en el enfermo de degeneración, acusando un estado de podredumbre y maldad, que en vano tratan de emendar y corregir los moralistas de oficio.

## Abel Imart.

### ¿CUÁNDO VIENE LOUBET?

Vuelve a decirse que la política de alianzas está de nuevo sobre el tapete, y que lejos de enfriarse continúan cordiales como nunca las inteligencias diplomáticas para un concierto con la República francesa.

Tan seguros están de ello los que lo indican, que un diario muy popular de la noche se aventura a decir que en plazo no lejano se manifestará la cordial amistad hispano-francesa, y que «en breve tendremos ocasión de festejar a huéspedes de la vecina República, recibiendo los oficialmente a los acordes de la Marsellesa».

Estas insinuaciones parecen indicar que se acerca el momento en que España pacte con Francia una alianza ofensiva-defensiva, política, comercial, y acaso militar. ¿En qué términos ó bajo qué formas? Esto quizá lo sepan los que andan metidos, como se dice vulgarmente, en el ajo, pero el país, la opinión, lo ignoran por completo.

Todo esto se ha llevado con un sigilo excepcional. Han ido y venido a San Sebastián y Biarritz, ministros, embajadores y secretarios, negando siempre que se ocupasen de asuntos tan graves y áridos como el de comprometer los destinos de España en una alianza poco meditada.

Pero hay que rendirse a la evidencia. La actual visita de la Escuadra inglesa a nues-

tros puertos, hecho, según los diarios oficiales «como alarde de poderío naval», ha producido, a juicio de los que están en el secreto, «resultados contrarios a los que el Gabinete de Saint Jame se prometía».

Dicen más los que ahora inflan extraordinariamente la alianza franco-española, y es que ésta se cotiza ya en las cancillerías europeas ó influirá seguramente en la elevación del signo de nuestro crédito que se respeta en el extranjero.

Y por si todo esto es poco, se añade, como quien no dice nada, que «el Gobierno ha dado órdenes a los embajadores de España cerca de las potencias» para que exploren el terreno y comuniquen con urgencia sus impresiones respecto a un próximo viaje del Rey a las capitales de Europa.

Después de esto, sólo cabe preguntar: ¿Cuándo viene Loubet?

### El crucero inglés "Topaze,"

En los astilleros Laird, de Birkenhead, en Inglaterra, ha sido recientemente botado al agua el crucero protegido de tercera clase *Topaze*, cuyas principales características son: eslora, 109'72 metros, manga 12'20; calado medio 4'40; desplazamiento 3.000 toneladas.

La protección consiste en un puente acorazado de 51 milímetros y un mamparo estanco.

Tiene dos máquinas verticales de triple expansión, de cuatro cilindros, movidas por diez calderas de pequeños tubos de agua, del Laird-Normand, que desarrollan 7.000 caballos indicados de fuerza, con tiro natural y 9.800 con tiro forzado, alcanzando respectivamente 20 y 21'75 millas. La provisión de carbón es solo de 300 toneladas.

El armamento comprenderá doce cañones de 102 milímetros y ocho de 47 milímetros y tres ametralladoras Maxim; y dos tubos lanza torpedos debajo de la línea de flotación.

Las pruebas oficiales han tenido lugar en Devonport, con buen éxito.

## LA PESTE BUBÓNICA

La desagradable circunstancia de sufrir hoy Marsella el terrible azote de epidemia tan espantosa, da carácter de actualidad a las siguientes líneas, debiendo advertir a nuestros lectores, para su tranquilidad, que ni la peste bubónica es hoy tan temible como antaño, ni su difusión se verifica con la facilidad que en pasadas épocas, gracias a las medidas que la ciencia señala y los Estados establecen.

Esta enfermedad, infecciosa en alto grado, es de las llamadas de curso sobragudo, y en sus comienzos presenta grandes analogías con el tífus abdominal, dolencia común en las localidades sucias, y con la que al principio se confundió ahora en Marsella.

Crefase, no há mucho, relegada a la historia de las cosas que fueron, porque desde 1844 no había aparecido más; pero cuando estalló en Bombay, al final del siglo XIX, lo hizo con caracteres tan terribles, que llegó a producir el espanto.

Afortunadamente la bacteriología se encuentra en su período de mayor estudio, y hoy el suero antipestoso es un gallardo triunfo de la ciencia y consigue que el número de víctimas de la peste se atenué de un modo considerable.

Pero esto no obsta para que aún constituya un riesgo gravísimo que reclama los más rigurosos procedimientos preventivos de la Dirección de Sanidad, habida cuenta de lo próximos que nos hallamos a la localidad infestada y de las continuas comunicaciones que con ella tenemos.

La peste bubónica se presentó antes de la era cristiana en Egipto, en Libia y en Siria, y apareció en Europa a mediados del siglo VI, reinando en Oriente el Emperador Justiniano.

Desde entonces se padeció con frecuencia, y durante la Edad Media, y en principios de la Moderna, fué dicha peste la más mortífera de las enfermedades de Europa, llegando luego casi a desaparecer desde la gran epidemia de 1720-21; pero Marsella la padeció de un modo horrible en el siglo XVIII, importada por sus relaciones marítimas con el Oriente.

La muerte puede sobrevenir, bien en el período de invasión, bien en el febril; pero generalmente del tercero al sexto día; pasado éste, puede decirse que el enfermo ha atravesado el período más crítico de la dolencia. La mortalidad es muy variable: llega, con frecuencia, del 70 al 90 por 100; rara vez es menor del 60.

Afortunadamente, como decimos al principio, hoy no es tan temible esta epidemia y las medidas de salubridad pública tienen gran importancia para impedir los estragos del mal.

Confiamos en que nuestro Gobierno establecerá con todo rigor estas medidas, y en que el Gabinete Suroterápico de la corte habrá ya tomado las que le competen, en previsión de los sucesos.

## RECUERDO DE UN COMBATE

### Una reliquia.

Leemos en *El Correo Gallego*: Hoy se ha recibido en la Capitanía general, una portilla de luz del acorazado *Cristóbal Colón*, encañado en Santiago de Cuba el día del memorable combate.

Esta reliquia se debe a la cortés atención de la casa Ansaldo de Génova, que habiendo recibido del barco italiano *Umbria* dicha portilla, recogida en Santiago de Cuba, la remitió a aquel Astillero por haber sido donde se construyó el *Colón*.

El gerente de la casa le envió al comandante de la *Nautilus*, con una carta escrita en el hermoso idioma del Dante y en la que haciendo elogios de la bravura española, ruega al señor Azcárate acepte ese testimonio del heroísmo de los marinos españoles.

Remitida la reliquia a la Capitanía general, se expedirá a Madrid para que pueda figurar en el Museo Naval.

## MARINOS ILUSTRES

El Capitán general de la Armada

D. FRANCISCO JAVIER EVERARDO TILLY

MARQUÉS DE CASA-TILLY.

1711 a 1755

Es tan extensa la única biografía que hemos podido encontrar de este marino ilustre, tan citado en las otras, que tememos al hacer la refundición, dejar algo importante; por lo tanto, será bien advertir antes de dar principio a nuestro trabajo, que los que deseen más detalles, recurran al tomo primero, página 225, de la *Galería Biográfica de los Generales de Marina*, donde constan con extensión la mayor parte de los hechos que vamos a exponer lo más brevemente que nos sea posible.

Nació en Villava el año 1711, descendía de familia muy noble é ingresó en la Armada como Guardia marina, sentando plaza en el Departamento de Cádiz el 5 de Noviembre de 1727.

Con dicho empleo y el de Alférez de fragata que obtuvo el 23 de Septiembre de 1733, navegó con la Escuadra de D. Rodrigo de Torres en la campaña que ésta hizo en el Canal de la Mancha, apresando cinco buques mercantes ingleses, y a su regreso se le destinó a la Escuadra de Cornejo, que salió de Alicante el 15 de Junio de 1732, para la reconquista de Orán, transportando al ejército de Montemar, y efectuado éste volvió a Cartagena, de donde salió para Nápoles, con la división mandada por don Gabriel Alderete, y a su regreso a Cádiz, batió tres buques argelinos, apresando uno de 16 cañones.

El 17 de Noviembre, al ascender a Alférez de navío, se le nombró Teniente de un batallón de marina; siguió navegando por el Departamento de Cádiz y el 24 de Junio de 1738 embarcó en el navío *América*, con el que pasó a la Escuadra de Cartagena.

En Enero de 1739 mandó un jabeque armado en corso, que tripularon 150 hombres, con el que hizo varias salidas, hasta que fué desarmado. Ascendió a Teniente de fragata en Agosto de 1740 y a Teniente de navío en Julio de 1741, nombrándosele Capitán de una compañía del octavo batallón de marina.

Embarcado en el navío *Inocente*, de la Escuadra de D. Rodrigo de Torres, pasó a la Habana y estuvo en el incendio del buque en 1741, salvándose en una lancha.

Regresó a Cádiz y embarcó en otros navíos y jabeques, hizo el corso por el Océano y Mediterráneo, sosteniendo combates con los buques argelinos y siendo herido gravemente en uno de ellos.

El 14 de Mayo de 1744 ascendió a Capitán de fragata y embarcó como segundo jefe del navío *Neptuno*; volvió a Cartagena, desembarcó en Septiembre de 1745 y se trasladó a Madrid en Octubre.

En 1750 volvió a Cartagena y el 17 de Junio fué nombrado de la Junta de asistencia, como premio a sus conocimientos.

En Junio de 1751 se le dió el mando del navío *Reina*, desde el que trasbordó al *San Felipe* el 23 de Septiembre.

Pasó de segundo Comandante al llamado *Tigre* en Enero de 1752 y a poco se hizo cargo del buque, por fallecimiento del Comandante, practicando salidas al Ferrol y en corso hizo viaje al Cabo de San Vicente y escoltó dos navíos hasta Cádiz; el 29 de Julio, después de varios viajes y cursos, se le destinó al navío *Septentrión*, de la insignia del Marqués de la Vega de Armijo, y después de batirse con los buques argelinos, transportó desde Alicante a Orán al regimiento de España.

El 30 de Marzo de 1754 ascendió a Capitán de navío; en Mayo de 1755 desembarcó en Cartagena y se cruzó en la Orden militar de Santiago.

El 20 de Septiembre obtuvo el mando del navío *Tribute*, del que tomó posesión el 29 de Noviembre y con el que transportó de Alicante a Orán un regimiento de 680 dragones.

Continuó el corso en el Mediterráneo y llevó desde Cádiz a Génova 400.000 pesos, regresando a Cádiz.

El 12 de Febrero de 1758 se le nombró Comandante del navío *Vencedor*, que con el *Héctor* y el *Soberano*, formaron la división de García del Postigo, con cuyos buques batió dos argelinos, apresando el llamado *Castillo Nuevo*, haciendo 310 prisioneros entre turcos y moros; el buque rendido quedó tan mal tratado, que se fué a pique.

El 27 de Noviembre tomó el mando del navío *Atlante*, con el que apresó un pinque corsario argelino con 72 moros, rescatando dos barcos de Canarias.

En Mayo apresó otro barco argelino con 103 tripulantes, y luego se unió a la Escuadra de Stuard, que salió para Nápoles en Agosto, y en Diciembre tomó el mando del navío *Triunfante*, trasbordando al *Héctor* en 1760, hasta el mes de Diciembre, en que se le dió licencia para venir a Madrid.

En 1761 fué a mandar el navío *Aguilón* el 6 de Enero, y en Febrero el *Terrible*, habiéndosele concedido el 23 de Abril el título de marqués de Casa-Tilly, en atención a sus méritos y servicios.

Después mandó una división en corso, agregando a su buque el navío *Triunfante* y la fragata *Astrea*, y cuando se declaró la guerra a Inglaterra, formó parte de la Escuadra de Idiáquez, y con el navío *Atlante* prestó servicios en el Mediterráneo, desembarcando en Cartagena al terminar la guerra.





# 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 HAGEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

## ACCIONES NAVALES

MODERNAS

(1855-1900)

COMPENDIO HISTÓRICO CON 18 PLANOS

POR

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 8.000 obreros.

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.

Representante: 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 Hoyo, Consignatario.

Acolto del doctor BARRINAT de la Habana, para las canas. Se vende en la droguería de Ferrer y C.ª, 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., etc. Efectos y útiles para Delineación, Dibujo, Acuarela, Grabado y reproducciones de toda clase de trabajo en papeles al ferropusado 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 bombas para agotamientos. Escafandras 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 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 valor, que se vende en papel, ha sido importado exclusivamente por esta casa.

Para el decorado de techos sustituyéndose a la estalactita, 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 abate y se coloca con gran rapidez, deseado 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. Rebollo. 22, Arrenal, 22. Teléfono, 201.

# 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.

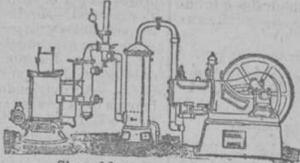
Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

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

Consumo por caballo-hora: 1 a 3 centimos.



La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

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

RICHARD GANS, Princesa, 63, Madrid.

# VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET, S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 8, 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, AMETRALLADORAS 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.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).  
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.  
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).  
Laboratorio de cartuchería en Dartford.  
Fábrica en North Kent para proyectiles.  
Polígonos de Eskmeals y 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

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 inf.ª y los condes de dicha arma D. Manuel Borja y D. José Lambea, prois. que han sido ambos de la Acad.ª Inf.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 a ella acudan, immejorable asistencia y cómodo alojamiento a precios sumamente económicos.

## 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.

## A LA BELLE FERMIERE

CASA G. OLIVERA

(Hijo mayor).

25, Quai Pont-Mayou.-Bayona.

Fábrica de cortes y tejidos modernos. Impermeables superiores a 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 OFICINAS

## 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, 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 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, Islas 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, Curacao, 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, paracuyo 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 Guayana, con trasbordo en Curacao.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 8, 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.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene 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 CONSTRUCTORA ELECTRO-INDUSTRIAL

Fábrica del mejor limitador de corrientes, de "San Gabriel."

Se mandan catálogos a quien lo solicite.

Se hacen instalaciones de alumbrado por electricidad, a 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 a precios reducidosísimos.

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 id., accidentes.....	86.227.103
Total.....	355.401.816,38

Pagado a los asegurados hasta igual fecha..... 21.602.891,99

Esta Sociedad se dedica a constituir capitales para la formación de dotes, redenciones de quintas y demás combinaciones análogas, rentas vitalicias inmediatas ó diferida, seguros de capitales pagaderos a 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.