

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.781.

Redacción y Administración,

Madrid 10 de Septiembre de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

No hay estadistas.

La actividad que se observa en las naciones marítimas, tanto en lo que respecta al aumento de fuerzas navales como a ponerlas en condiciones de eficiencia con maniobras, ejercicios y experiencias incesantes, contrasta con nuestro abandono de la defensa naval del país que traspasa el límite de lo concebible.

La ausencia en las esferas gubernamentales de pensamiento patriótico y elevado respecto a la política exterior, en cuanto ésta tienda a satisfacer las aspiraciones nacionales, que son las únicas que en ella deben tomarse en cuenta, es la determinante de semejante conducta, que nos está haciendo malgastar un tiempo precioso, cuya pérdida quizás tengamos que deplorar con lágrimas de sangre.

Se equivocan nuestros llamados estadistas al encaminar sus actividades en una sola dirección para la obra del levantamiento del país, haciendo concurrir en estos momentos, todas las fuerzas contributivas a la restauración de la Hacienda, en la forma más rutinaria y esquilimadora, cual es la recaudatoria y fiscal, supeditando a ella los demás elementos de vida que constituyen la existencia de la Nación.

Este error originado por un restringido concepto político, común a cerebros faltos de amplitud para coordinar la satisfacción a un tiempo de las necesidades de vida de organismos tan complejos como son las naciones, revela que en la dirección política de la nuestra, se carece de hombres capacitados para sacarla adelante en las difíciles circunstancias en que se halla.

Esto es ya muy antiguo en nuestra Patria, venida a tan lamentable decadencia por tal causa, pues nunca en su gobierno desde hace siglos ha habido talentos coordinadores que fueran capaces de tomar en cuenta en todos los momentos las diversas y necesarias exigencias de su vida interior y de relación.

La ley de la fuerza que más ó menos directamente inspiró en todas las épocas de la historia la conducta política de los Estados, se impone hoy con carácter más irresistible que nunca. El equilibrio político internacional sólo de la fuerza depende y la Nación que carezca de ella está llamada a ser absorbida ó a desaparecer, sobre todo si como la nuestra presenta intereses territoriales codiciados que se hallan en el más completo abandono y no concurren por tal causa a la obra común humana de la civilización y del progreso.

La Nación que en este camino se rezaga es una Nación perdida; triste es que gran parte de los resultados de la labor pacífica de los hombres en las nacionalidades tengan que invertirse en la defensa de los intereses materiales de que aquellos son producto; pero así lo impone la realidad de las cosas a la que a nadie es dado sustraerse.

De aquí que naciones más cuidadosas que nosotros de la conservación y acrecentamiento de esos intereses materiales dediquen enormes sumas a su defensa militar, y no otra explicación tiene esa actividad que en ellas se observa respecto al aumento de sus fuerzas navales y de sus elementos de combate en todas sus formas.

De continuar nosotros por el camino emprendido de supeditar a la acción fiscal recaudatoria toda la vida del país, sin preocuparnos del estado de absoluta indefensión en que nos hallamos, preparémonos a un porvenir de humillaciones y vergüenzas y a la pérdida por añadidura de esos mismos intereses económicos, á cuyo incremento hoy todo se somete por falta de una capacidad coordinadora que abarque desde el Gobierno todos los problemas de la existencia nacional.

DEL EXTRANJERO

Experiencias de artillería.

Las experiencias recientemente verificadas por la Marina francesa con el torpedero *Suffren*, han sido emuladas en Austria por la Artillería de tierra y sitio. En Lesnica, cerca de Cracovia, se erigió un poderoso fuerte de acero, madera y hierro, y después de aclarar de población un contorno de tres leguas, se le bombardeó con granadas cargadas con el explosivo reglamentario en el ejército austriaco conocido con el nombre de *ecrasita*. Aunque se guarda secreto acerca de los detalles de dichas experiencias, es público, sin embargo, que las granadas de *ecrasita* hicieron terrible destrozo, demoliendo en pocas horas el fuerte.

La enfermedad del sueño en Uganda.

El teniente coronel Bruce, que con el doctor Nabarro salió de Londres en Febrero último para estudiar en Uganda (África central inglesa) la enfermedad del sueño, ha terminado su comisión y partido de allí para Inglaterra.

Antes de embarcar en Monabasa ha dicho que la epidemia sigue causando grandes estragos.

El Canal de Panamá.

Continúa este asunto hecho lo que se dice vulgarmente un *litio*, por la resistencia del Parlamento colombiano a plegarse á las exigencias de los Estados Unidos, sobre todo á la de que esta República ejerza soberanía sobre dicha vía marítima.

Los Estados Unidos han amenazado con entenderse directamente con el Estado federal de Panamá y esto ha causado gran excitación en Santa Fe de Bogotá, capital de la república federal de Colombia.

El gobierno de dicha República está haciendo por que el asunto vuelva á tratarse en el Congreso donde fueron ya rechazadas las proposiciones americanas.

Al fin y á la postre, y con mucho dinero por enmedio, todo resultará á gusto de los yanquis.

POLÍTICA

MURMURACIONES

Sobre el tapete político no hay temas de discusión. Las elecciones municipales, la apertura de Cortes, la elección presidencial parlamentaria del Sr. Romero Robledo, son asuntos que están ya exprimidos.

Muy atenuada la resistencia pasiva de los mauristas, cobran ánimos los mantenedores de la actual situación; y aún se las prometen muy felices pensando que tal vez no sea tan fiero el león como le pintan.

Pero es indudable que sin haber empeorado las cosas, en tésis general, hay menos entusiasmo en la masa neutra, del que había en favor de las sinceridades del actual Gobierno.

Empieza el instinto popular á descubrir que no es oro todo lo que reluce, que se lleva con demasiada lentitud el remo y que la nave del Estado no avanza todo lo que había lugar á esperar de las manifestaciones y propósitos de los gobernantes.

Los beneficios positivos alcanzados por el país son ciertos en cuanto se refiere á tranquilidad moral y material, como la evidencia, más que nada, el viaje triunfal del Rey; pero eso no significa que hayan mejorado, ni mucho menos, de situación los que trabajan y contribuyen al sostenimiento de las cargas públicas.

Hay que hacer bastante más de lo que se hace, y que vea el país que si se le exigen é imponen, algo bruscamente, presupuestos abrumadores, se toque el resultado.

Las economías en Guerra y Marina no sirven para aliviar al contribuyente, sino para disimular los despilfarros ineficaces de la administración civil, que nunca concluye de aparecer diáfana.

Todos los días se está hablando de mejorar y organizar los servicios de Instrucción y Obras públicas, y la verdad es que se encuentran en un estado vergonzoso y deplorable.

Y si el dinero del contribuyente no sirve para mejorar esos servicios ¿en qué se invierte? ¿cómo se aplica? Hora es ya de que esos centros de la Administración civil respondan á los sacrificios que el país se impone y se vea bien clara la acción del poder sobre todos y cada uno de esos organismos.

En esta parte es donde el Gobierno necesita prevenirse para no dar un tropiezo de consecuencias graves. La opinión empieza á despertar y no es fácil engañarla con espejismos ni reumbrosos.

Acaban de una vez los comradzados políticos; véase hasta donde llega la firmeza y rectitud de los hombres que gobiernan, y sobre todo, que no puede decirse nunca que la política económica que constituye lo más sustancial del programa del ministerio actual es pantalla de ambiciones encubiertas y concupiscencias mal disimuladas.

La murmuración empieza á surgir del seno mismo de la situación gubernante, y aun cuando algo haya que quitar ó suprimir no debe olvidarse que cuando el río suena, agua ó piedras lleva.

TRANSPORTES MARÍTIMOS

BUQUES PORTA-TRENES

Por primera vez en la historia de la locomotora va á verse pronto un tren entero, cargado de viajeros, pasar de una á otra orilla del mar Báltico.

La administración pública de los caminos de hierro dinamarqueses acaba de hacerse entrega de un nuevo *ferry-boat* (buque porta-tren) que el año pasado había encargado á los astilleros de Elbing para el transporte de sus trenes entre Gjedser y Wanerumunde, ó sea una travesía de unas 36 millas.

Al mismo tiempo los caminos de hierro del Mecklenburgo en Alemania han hecho construir dos barcos transbordadores y para el mismo servicio del Báltico.

Los *ferry-boats* de que se trata miden 87 metros de eslora por 1875 de manga y calan en carga 270. Dividido en ocho compartimientos estancos, su casco, de acero Martín, ha sido reforzado para resistir al choque de los hielos que se encuentran á menudo en estas regiones.

Dos vías de líneas reciben los trenes: locomotoras, furgones, vagones-correos, coches de viajeros, etc. Por encima se encuentra una cubierta de paseo, con camarotes de lujo, restaurant y sala de descanso. Dos máquinas de 3.000 caballos de fuerza, dan á los transbordadores una velocidad media de 15 millas.

La ciudad de Gjedser (más exactamente Gjedser-Odde) será el puerto de arribada de estos *ferry-boats*, y está situada al comienzo de una larga y estrecha península, á la extremidad Sur de la isla de Falster, punto de Dinamarca el más próximo á la costa alemana.

En Gjedser es donde termina la línea de hierro que atraviesa la isla de Falster, línea que parte del puerto de Orehoved, en la costa Norte, puerto unido también á la isla de Seeland, donde está Copenhagen, por un barco porta-trenes, Tocante al puerto de Wanerumunde, se encuentra situado en la embocadura del Warnow, al Norte de Rostock (Mecklenburgo-Schwé-ric).—X.

HAMPA BUROCRÁTICA

INSPECCIONES VERGONZANTES

Están de moda las visitas de inspección. Pero como no es lo mismo inspeccionar que ser inspeccionado, resulta que hasta los gatos quieren zapatos, como suele decirse, y ahora, áun los más insignificantes manguifaciones quieren revisar sus tropas, es un decir.

Con motivo de esos envenenamientos lácteos producidos por hacer muchos desventurados líquido putrefacto, y de que han dado horrible noticia los periódicos estos días, algunos peritos químicos municipales de la Gran Villa del Oso y del Madroño, han practicado una visita de inspección por todo lo alto... á 88 tiendas de comestibles, 48 tabernas, 7 lecherías, 8 cafés, 4 confiterías, 2 cafeterías económicas, y varias traperías, pastelerías, casas de comidas y demás otros alimenticios.

¿Qué ha resultado de esa inspección? Los periódicos no lo dicen, sin duda porque no se les ha dicho, pero no debe ser del todo malo cuando no se tiene noticia de que hayan sido decomisadas la multitud de substancias explosivas que bajo el engañoso nombre de conservas alimenticias se expenden en muchas de esas tiendas, y que á la mayor tropedación del suelo estallan como bombas.

No lo digo por los supra indicados peritos químicos municipales, que todo el mundo sabe que unos funcionarios dignísimos y concienzudos á carta cabal hasta la pared de enfrente; pero no hay que fiarse, hablando en general, de cierto género de inspecciones, en las que lo que se persigue no es precisamente el fraude ó la contravención á las ordenanzas y proserpciones legales.

En estos tiempos corrientes y molientes, de manga ancha, en que cada cual vive como puede, no faltan *troups* de sus aptitudes, facultades y atribuciones, sacando todo el partido posible, aun sacan más, supuesto que sacan recibir venga ó no á cuento, el vistoso adagio de la manita de San Blas: «Si das, das, al cielo irás, y si no das, al infierno bajarás».

Y como en materia de fraudes el que no corre vuela, no estaría demás inspeccionar á algunos inspectores demasiado celosos de su cometido; porque el hecho es que después de la inspección, los servicios siguen tan mal ó peor que estaban, y ellos, los señores de la revisión, rozagantes y orondos con el sagrado cumplimiento de su deber.

Hay que considerar que los sueldos, ventajas, derechos ó emolumentos que se suelen disfrutar algunos de estos bien remunerados funcionarios son verdaderamente mequinos, y que de un modo ó otro es necesario vivir, educar y vestir la prole y aun refolearse de vez en cuando con un *gaudeamus* campestre ó cosa parecida, pero en definitiva ¿no sería mejor llanar al pan, pan, y al vino, vino, ó sea prescindir de ciertos formalismos enojosos y montar el servicio de inspecciones vergonzantes bajo un pie de convencionalismos reglamentados?

De ese modo los inspeccionados de buena fé ó si se quiere honrados sabrían aqué atenderse, y no servirían de juguete á estos truchafanes de la hampa burocrática, que en la defraudación y el embrollo han encontrado una verdadera mina que explotan deseada é impunemente sin que nadie les vaya á la mano, á lo menos, según *vox populi* que los clásicos dicen es voz de Dios.

Abel Imart.

DISCREPANCIAS BRITÁNICAS

La política inglesa que durante tantos años ha dado el ejemplo admirable de una indestructible unidad en todos los aspectos y manifestaciones sociales y económicas, se halla al presente trabajada por un germen de discordia.

La prensa británica ofrece á diario pruebas irrefutables de ese malestar interno que residiendo en el seno mismo del Gobierno inglés, se refleja y trasmite en la opinión pública de Inglaterra.

Al Ministro de las Colonias Mr. Chamberlain corresponde el honor de tal estado de cosas. Ha presentado unos proyectos de federación colonial, que pugnan con los sentimientos de libertad y justicia en que siempre se ha inspirado la política interior de la Gran Bretaña, y han empezado á notarse las resistencias y los antagonismos.

El plan de Chamberlain está basado en la estrecha unión de las colonias á la metrópoli por medio de privilegios y monopolios en provecho exclusivo del pueblo inglés; pero el audaz Ministro no ha calculado que su soñada unión aduanera imperial es irrealizable.

La razón es sencilla. Para favorecer el intercambio entre los múltiples y varios elementos que constituyen el inmenso imperio inglés hay que principiar por establecer unas tarifas de Aduanas sumamente exclusivistas.

La metrópoli tiene que resolver el magno problema de recibir materias primeras y artículos de consumo, y enviar géneros manufacturados. Chamberlain quiere que esto se verifique entre las colonias inglesas é Inglaterra exclusivamente cerrando la puerta, por decirlo así, á las naciones extranjeras, cuyo desarrollo industrial empieza á competir con el de los ingleses.

Es muy cómodo aislarse y prescindir del mundo y limitarse, como quiere el Ministro inglés de las Colonias, á considerar borrados del planeta todos los pueblos no británicos; pero no todo lo que se quiere se puede; y resulta según el plan de Chamberlain, que las Colonias solo tienen libertad de enviar á la Metrópoli las primeras materias y los artículos de consumo, no permitiéndoselas con los proyectos fiscales del Ministro, expedir géneros manufacturados.

Además, para establecer derechos en favor á las Colonias inglesas, es necesario empazar por gravar los productos extranjeros con tarifas que hoy no existen, y eso dará lugar á disgustos y conflictos muy graves de carácter internacional.

El Presidente del Consejo de Ministros de Inglaterra, Mr. Balfour, no está conforme con las teorías de Chamberlain; y lo propio ocurre á otros importantes miembros del Gabinete inglés, y se espera que de un momento á otro salga al exterior ese disgusto, y se produzca una crisis ministerial que dé por resultado, ó la salida de Chamberlain, ó el abandono completo de sus proyectos físicos para la formación de la misión aduanera imperial.

Nueva cometa porta-amarra.

Ha pocos días han tenido lugar en el Havre interesantes pruebas de una nueva cometa porta-amarra, ideada por el Capitán de fragata de la escala de reserva, en la Marina francesa monsieur Brossard de Corbigny.

El aparato es de una extraordinaria sencillez, y se eleva en pleno pie por medio de un martinete que se hace funcionar desde la borda de un barco en peligro, con auxilio de un delantero que sube todo lo largo de la cuerda, y se baja cuando se quiere ó se lanza por encima de la tierra.

Los salvadores pueden entonces asir la línea y establecer así un va-y-ven. El sistema parece muy práctico, poco costoso y muy eficaz, porque no exige ninguna preparación especial para su empleo.

Es de presumir que en cuanto se generalice todos los barcos y pasajeros se proveerán de tan útil aparato.

En defensa del personal.

Los procesos que se han formado á los Ingenieros de camino que aparecen tener alguna responsabilidad en el catástrofe de Montalvo nos hacen recordar la hecatombe del *Reina Regente* y la proserpción del servicio, ó mejor dicho, el desguace del *Alfonso XIII*. Si de aquel crucero hubiera sobrevivido su comandante, el proceso se hubiera formado, no contra los responsables si no contra la víctima; y sin embargo, en el Código penal de la Marina existe un artículo, el 196, que bien claramente fija la penalidad que debe aplicarse en estos casos concretos.

¿Pero quien habla de castigos si las correcciones gubernativas se han aplicado aquí donde tantos fracasos se tocan á diario? El *Alfonso XIII* cuyos planos fueron copiados de los del *Reina Regente* (donosa labor de ingeniería); El *Cisneros* y el *Princesa* cuyos proyectos resultan fiel trasunto de los del *Nerón* (hermoso ejemplo de cálculo); son otros tantos fracasos, que la Marina debe anotar en el capítulo de culpas de los técnicos del Ministerio.

El *Alfonso*, encuéntrese á punto de desguazar en la Carraca, no ha podido navegar ni en el Havre, ni en las máquinas no dieron jamás en las pruebas oficiales de Barcelona y creemos también de Cartagena, no ya la fuerza contratada ni la del tipo de tolerancia con multa, sino que le faltaron para llegar á este tipo de multa más de 600 caballos y, sin embargo, cómo ha sido este barco recibido, cómo fué dotado para prestar servicios de navegación, cómo se le da por inútil y la responsabilidad no resulta para nadie.

El *Cisneros*, se le reforma la proa, se le robustecen las cubiertas en los emplazamientos de la artillería, se le observa la deformación de las varengas del doble fondo al entrar en dique y como en el *Princesa*, su marcha calculada en 20 millas queda en las pruebas reducida á 16 ó 17, después de aproximaciones espléndidas. ¿Quién paga las ligerezas de trazado y las de cálculos? ¿Quién responde moral y materialmente de estos errores ya que no de los gastos ocasionados?

Nadie, evidentemente nadie; responsabilidades por estos desastrosos; cuando se dan cruces pensionadas y se proponen recompensas para los ejecutores de esos malhadados proyectos?

El vulgo, ligero en sus juicios, atribuye á la Marina en general la culpa de tan graves desastrosos; pero ya va siendo hora de hacer por completo la luz, para que no caigan esas sombras sobre la Marina militante, sobre la Marina que trabaja, sobre la Marina que lucha, sobre la Marina que se ve compeliada á navegar y á batirse en esos buques imposibles, que demandan á voces una energética información para depurar responsabilidades de quienes les proyectan y construyen.

Ha llegado el instante de hablar fuerte y claro, para que pueda hacerse justicia reparadora.

FRAGATA ALEMANA

En el puerto de Santander fondeó ayer la fragata alemana, escuela de guardias marinas, *Slein*, que manda el comandante Dambrowski, y que procede de Glasgow.

El *Slein* permanecerá en Santander hasta el miércoles próximo.

En obsequio de los marinos se dió anoche baile de Sociedad en el Circolo de Recreo, el viernes se celebrará una fiesta en Fuentes del Francés; el sábado *soirée* en la Unión Club, y el

domingo banquete en casa del cónsul, señor Hoppe. Los marinos darán el martes á bordo del *Slein* gran baile y Coitillon. Además de esos se preparan otros festejos.

Recuerdos de mi vida de mar.

EL NAUFRAGIO DEL "PIZARRO,"

1878

El vapor de ruedas *Pizarro*, del porte de seis cañones, fuerza de 350 caballos indicados y 1.080 toneladas de desplazamiento, era en la época de su naufragio (1878) un buque maduro, en aparente buen estado por la sanidad que acusaba el maderamen de su obra viva.

Fué construído en el Arsenal de la Carraca con las más excelentes maderas de roble, álamo, cedro, pino y sabelú. Salió á navegar por primera vez el 29 de Junio de 1851.

La solidez de su obra quedó probada en la terrible varada que sufrió en la Punta Mayá (Cuba) al comenzar el año de 1854. Largó la zapata y la mayor parte de la quilla, desprendiéndose los tablones de apuradura, magullados á manera de filamentos, por los tremendos golpes que dió contra el fondo de piedra. No fueron suficientes tan violentas concusiones para destruirlo completamente; salió de la grave embarcación y pudo ir sin ayuda á la Habana, sostenido tan sólo por la buena unión y calafateo de sus ligazones y tablonería del alforio interior.

El 3 de Julio de 1878, se hallaba este buque de estación en San Juan de Puerto Rico, cuando recibió orden telegráfica urgente para regresar á la Península, habida consideración del llamado período equinoccial ó de huracanes que alcanza su mayor algidez en aquellos mares desde el último tercio de Agosto á fines de Octubre. También prevenía dicha orden la entrada en dique en San Thomas para limpiar los fondos.

Es á todas luces evidente, que recibida la orden de salida el 13 de Julio, con la recomendación de urgencia en su cumplimiento, debía razonablemente esperarse que para el 20 ó 22 del mismo mes habría podido el *Pizarro* tener sus fondos limpios en San Thomas y en disposición de emprender viaje para Vigo, que era el puerto de su destino.

Aparte el lastimoso estado de las calderas del que me ocuparé en ocasión oportuna, nadie que se precie de medianamente entendido en los asuntos de mar, podrá atribuir inopuntividad á la salida en el mes de Julio, reputado como uno de los mejores para navegar. Además la salida de las Antillas orientales proporciona á los buques que se dirigen á Europa una derrota fácil y segura y mucho más libre de riesgos de mar que á los que salen de la Habana; dicha derrota les evita el paso por las inmediaciones del saco de Charleston y de las islas Bermudas tan azotadas por los temporales y también la entrada en la corriente general del Golfo, cuyo curso siguen de ordinario los huracanes en la zona propia de éstos.

Esto no obstante, la fatalidad dispuso las cosas en términos de que el regateo de 15.000 pesos, fuesen la primera y más eficiente causa del siniestro del *Pizarro*. Nada hay tan temible como la alianza de la ignorancia con el capricho.

No es posible pasar adelante sin hacer notar que hasta entonces se había satisfecho á los buques de Puerto Rico por las cajas de dicha isla, todo lo necesario para sueldos, víveres y pertrechos sin obstáculos de ninguna clase, mediante libramientos á justificar, los cuales se formalizaban en la Habana para su cancelación, sin que se remitiesen cantidades destinadas á esas atenciones. Lógico era suponer que tampoco se presentarían dificultades económicas al *Pizarro* en los críticos momentos de su forzada salida para España. Empero la previsión humana desaparece ante la terquedad sistemática.

Las más terminantes negativas para entregar el dinero, con abuso de sus atribuciones de parte de quienes podían hacerlo, fueron motivo suficiente para llevar al borde del sepulcro á honrados servidores de la Patria, en medio de los más horrendos sufrimientos, como tendrá ocasión de ver todo el que quiera seguir el curso de esta verídica historia que ofrezco libre de atípicos sentimentalismos y de espantables lucubraciones.

El Ministro de Marina, con fecha 12 de Julio de 1848, dirigió el siguiente telegrama al Comandante general del Apostadero de la Habana: «Órdene V. E. por telégrafo que vapor *Pizarro* salga para Vigo con urgencia, limpiando fondos en San Thomas rápidamente.»

El mismo Ministro trasladó al de Ultramar con igual fecha el anterior telegrama, agregándole de Real orden «que conviniendo se efectúe el regreso del vapor *Pizarro* antes de que sus casi inútiles calderas le impidan atravesar el Atlántico, y antes de que entre la estación de los huracanes en las Antillas de Barlovento, lo ponga en su conocimiento para los efectos que considere oportunos en relación con las autoridades de su dependencia en Puerto Rico y Cuba.»

El General comandante de Marina de Puerto Rico, tan pronto como le fué comunicado (13 de Julio) el telegrama de salida del *Pizarro*, lo puso en conocimiento de quienes debía ponerlo, interesándole la urgencia de la entrega de 15.000 duros que se necesitaban para pagas de marcha, víveres, gastos de material, dique en San Thomas y carbón.

La contestación fué estupenda: «No podía entregarse la cantidad solicitada por las Cajas del Tesoro de Puerto Rico...»

Como siempre: a la Marina contra una esquina, ó poca y mal pagada, como diz que dijo Fernando VII.

Cuesta trabajo dar crédito á la absurda contestación que dejó trascrita literalmente. Pero así fué.

Las penurias puertorriqueñas no consentían, por lo visto, en los apremiantes momentos de la salida del Pizarro, lo que consistieron sin dificultad de ningún género el mes anterior.

Los 15.000 pesos saledores del Tesoro de Boringe, produjeron la pérdida de un buque del Estado que valía diez veces esa suma y estuvieron á punto de producir la muerte de todo su equipaje, sin que, como de costumbre, le exigiesen responsabilidades.

La vida de 153 hombres no debía valer el puñado de duros que con tanto tesón se regateaba.

Hasta el 8 de Agosto, ó lo que es lo mismo, 26 días después de recibida la orden de salida, no llegó el telegrama de la primera autoridad de Cuba, garantizando á las Cajas de Puerto Rico los 15.000 duros.

Durante ese mes de forzada espera y de pérdida de tiempo precioso, se agotaron en el terreno oficial y en el particular todos los recursos de persuasión y súplica, con el fin de lograr fuese entregada la modesta suma en evitación de una posible catástrofe, que algunos parecían presentir. Se apeló, por último, á hacer constar de modo solemne «que adelantada la estación de los huracanes peculiares en los mares de las Antillas, el retardo en la salida del Pizarro lo exponía á ser alcanzado en su derrota por uno de aquellos meteoros, que quizás sería causa de algún siniestro».

Frases previsoras y proféticas, que lejos de causar impresión, dieron motivo á que se repetieran las ásperas negativas.

Al fin el 9 de Agosto ya no hubo más remedio que dar el dinero, y á las cinco de la tarde del mismo día salió el vapor Pizarro para San Thomas, no sin haber teleografiado su Comandante al propietario del dique, pidiéndole turno para entrar en él.

Más ya la infortunada nave hacía su salida en condiciones muy desfavorables, pues en vez de emprender el viaje en un mes en que no debían presentarse malos tiempos, lo emprendió en otro que ofrecía serios peligros, sobre todo tratándose de un casejo viejo y cansado, que además tenía sus calderas casi inservibles.

Las instrucciones recibidas por el Comandante del Pizarro le prevenían que se dirigiese á Vigo con escala en el Payal, para disponer de carbón y que solo en el caso de obtener la evidencia de que no podía llegar á dicho puerto con el que sacase de San Thomas, hiciese escala en las Bermudas.

Como tendrá ocasión de ver el lector, dos fueron las causas que originaron la catástrofe del Pizarro: la primera y más principal consistió en la funesta demora de su salida; la segunda en la ineludible escala en las Bermudas, pero no por falta de carbón, sino por otros graves motivos que trataré á su tiempo.

Más no adelantemos los sucesos. Joaquín María Lazaga. (Continuará)

LA ESCUADRA INGLESA

En Valencia.

El Capitán general de Valencia Sr. Loño, se trasladó ayer mañana á bordo del acorazado Surprise para doblar la vista al Almirante.

El General Loño fué recibido á bordo con grandes atenciones y obsequios hasta á la mesa el Almirante, el Comandante en jefe de la Escuadra.

El Capitán general brindó por el Rey de Inglaterra, por la Gran Bretaña y por la Escuadra inglesa.

El Contralmirante brindó por España y por el Rey.

Los comensales subieron á cubierta, presenciando la salida del destroyer y los torpederos.

Después el Almirante bajó á tierra y visitó la Lonja, la Audiencia y la Catedral.

El Comandante de Marina, Sr. González Auroles, le ha regalado una carta geográfica del puerto.

A las seis de la tarde comenzaron á salir los barcos de la Escuadra, rompiendo marcha el crucero Surprise, siguiendo el Bullark y marchando el último el buque hospital Maine.

Inmenso gentío presenció la salida de los barcos ingleses.

MARINOS ILUSTRES

El Teniente general DON NICOLAS DE ESTRADA

1749 á 1825

Nació en Villaviciosa (Asturias) en 1749 de familia acomodada y noble; solicitó y obtuvo á la edad competente Carta-orden de Guardia-marina.

Sentó plaza como tal en el Departamento de Cádiz el 23 de Septiembre de 1765 y terminados los estudios elementales, embarcó en 1766 en uno de los navíos de la Escuadra de Cádiz, con el que hizo el corso sobre los Cabos de San Vicente y Santa María, para proteger el regreso de nuestros buques de América.

Ascendió á Alférez de fragata en 12 de Octubre de 1767, y siguió navegando por el Océano y Mediterráneo visitando los puertos del Departamento y haciendo á Canarias un viaje redondo.

Conduciendo al General O'Reilly pasó á la Habana en 1769 embarcado en la fragata Patas, y de allí regresó á Cádiz con caudales.

Promovido á Alférez de navío el 13 de Enero de 1771, fué por tierra desde Cádiz al Ferrol, para embarcar en la Escuadra de D. Andrés Reggio, en la que prestó servicio hasta que se desarmó en 1.º de Julio de aquel año; embarcó entonces en la fragata Santa Catalina que salió para Montevideo y en aquel punto trasbordó á la llamada Santa Bárbara el 15 de Febrero de 1772, en el mes de Mayo salió para el puerto de la Soledad en las Malvinas y verificada esta comisión regresó á Cádiz el 4 de Septiembre de 1773, pasando en Octubre al Departamento de Cartagena.

Tomó el mando de una de las goletas destinadas al corso en el Mediterráneo por Real orden de 12 de Abril de 1764; ascendió á Teniente de fragata el 23 de aquellos meses y continuó en el mismo buque hasta el 28 de Octubre que pasó al jabeque Pinar.

Con éste formó parte de la Escuadra de D. Pedro Castejón, se encontró en la desdichada expedición de Argel.

El 23 de Febrero de 1775, batió con su jabeque las baterías que sitiaban al Peñón.

En el sitio de Melilla estuvo mandando una lancha para hacer con otras una falsa llamada al enemigo y favorecer la salida de la plaza para elav los cañones de una batería que les molestaba.

En el desembarco que se hizo en Argel mandó también una lancha y protegió el desembarco del Ejército con los fuegos de ésta y de su jabeque.

Regresó á Cartagena y desembarcó el 29 de Julio de 1775, y el 13 de Octubre embarcó en la fragata Santa Teresa con la que volvió á Cádiz.

Ascendió á Teniente de navío el 6 de Julio de 1776 y continuó en la fragata, desempeñando comisión en el Departamento, hasta que por R. O. de Enero de 1777 se le destinó al Departamento del Ferrol.

A su vuelta á Cádiz se le destinó á la Escuadra del Marqués de Casa-Tilly que condujo al Río de la Plata la expedición mandada por el General Ceballos; en ella iba Estrada mandando la fragata Júpiter con la que asistió á la toma á viva fuerza de la isla de Santa Catalina, colonia del Sacramento y demás operaciones que tuvieron lugar hasta la paz con los portugueses, regresando á Cádiz á fines del año 1778, y al siguiente, embarcado en la fragata Gertrudis cruzó sobre la boca del Estrecho y trasbordado al navío Santa Isabel con el que salió á unirse á la Escuadra francesa del Conde de Guiche.

Se le dió el mando del jabeque Mallorquin el 23 de Febrero de 1780, y con éste y el de igual clase, Garzota, fué al fondeadero de Tánger, apresando en aquellas aguas á los bergantines corsarios ingleses Sabi, Raquel, Poly y Delfin, y después de llevarlos á Algeciras, se comisionó á los

dos jabeques para que en unión del Marciano recogiera presidiarios de Africa, y luego se le destinó á cruzar al Este de Gibraltar; después se agregó el buque á la división naval del Brigadier Vera (don Francisco) y estando sobre el cabo de Palos, el 20 de Octubre, divisaron tres jabeques corsarios argelinos, de 34, 32 y 30 cañones, y emprendida la caza persiguieron con el suyo á uno de ellos, sobre las cuatro de la tarde; á las nueve de la noche se le unió el jabeque Lebel y continuaron la caza, pero habiéndose levantado un gran temporal vieron obligados á regresar sin poder tomar puerto en Cartagena, teniendo que hacerlo en la isla de las Palomas, y perdidos los palos mayor y trinquete estuvo á punto de naufragar.

En fin de este año escoltó desde Barcelona un convoy y también tuvo averías por otro temporal su jabeque. Vuelto á Cartagena en 1781, salió para Barcelona el 26 de Febrero y á las órdenes del Capitán de navío Salazar, con otro jabeque rindieron y apresaron la fragata corsaria inglesa Emperador de 36 cañones y 188 tripulantes el 17 de Mayo; cuya fragata se incorporó á nuestra escuadra con el nombre de Salazar.

Unido luego á la División de Vera, entró en Cartagena convocando el paquebot dinamarcués Galera de Amsterdan. represado de los corsarios.

Destinado su buque á guardar otros cuatro que tenían 12.000 quintales de pólvora, para transportarlos á Cádiz, encalló cerca del fuerte de Santa Ana, y al entrar luego en el Arsenal para ser reconocido, al proceder á extraer la pólvora, se incendió parte de ella, ocasionando la muerte de un individuo, quemaduras de cinco y maltratado con una pierna rota, el Alférez de fragata D. Antonio Van-Halen, (después Teniente general en el Ejército).

Destinado con su buque á la toma de Mahón, salió de Cartagena el 27 de Julio y concurrió al bloqueo y rendición de la plaza el 29 de Agosto; contribuyó á la rendición del castillo de San Felipe de la misma plaza, el 4 de Febrero de 1782, y en recompensa se le ascendió á Capitán de fragata el 2 de Marzo, continuando con el jabeque Mallorquin en comisiones y convoyes de tropas.

Asistió al sitio de Gibraltar y pasó á mandar la artillería de la batería flotante Tallapiedra, con la que se batió y permaneció en ella, hasta su pérdida en la noche del 13 de Septiembre, saliendo herido en el combate, y fué promovido á Capitán de navío el 21 de Diciembre, en justa recompensa por su valor y serenidad.

En 1.º de Abril de 1783 se le confió el mando del navío Africa y después pasó al Castilia; con éste, el Mino y las fragatas Balbina y Biviana, transportó al regimiento de Cantabria desde Cádiz á Puerto Rico.

Mandó luego la fragata Carmen, en 1789, y en Junio de 1790, volvió á tomar el mando del navío Castilla, con el que salió para América, tocando en Tenerife, Puerto Rico, Habana, Veracruz, La Guaira y Cartagena de Indias; al regresar á Cádiz, desembarcó por desarme del navío.

El 26 de Abril de 1793, cuando se declaró la guerra á Francia, se le dió el mando del navío San Dámaso, con el que hizo cruces 36 días, y fué promovido á Brigadier el 25 de Enero.

En 1.º de Julio de 1795, se le dió el mando del navío Mejicano, con el que navegó por el Mediterráneo y desembarcó en Cartagena en 1796.

Después del desastre de San Vicente, en 1797, pasó á mandar el navío Guerrero, perteneciente á la Escuadra de Mazarredo, y en 1798 salió de Cádiz en persecución de la inglesa.

Incorporado en Cartagena con la Escuadra francesa de Bruix, salió para Cádiz y luego para Brest, volviendo á Cádiz enfermo en 1.º de Febrero de 1801.

El 16 de Febrero de 1802 tomó el mando del navío Santo Domingo, con el que salió para Veracruz con azogotes, regresando con caudales el 5 de Octubre.

El 9 de Julio de 1803 fué nombrado comandante de los tercios navales de Poniente, y el 27 de Diciembre de 1807 Comandante general del Arsenal de Cartagena.

En 1808, cuando fué asesinado el General Borja, demostró su arrojo aseando duramente á los amotinados su proceder.

Ascendió á Teniente general el 7 de Julio de 1809, continuó al frente del Arsenal hasta el 21 de Julio de 1810, que fué nombrado vocal de la Junta de asistencia del Departamento;

En 1812 se le nombró por la Regencia

Comandante general del Departamento de Cartagena, haciendo una enérgica y fundada exposición por el abandono en que se le tenía, por llevar más de veintidós meses sin dar las pagas y haberes al personal; y presentando la dimisión que no le fué admitida, prometiendo atenderla, y reorganizar mejor los servicios.

En Octubre de 1812, fué nombrado Ministro del Tribunal especial de Guerra y Marina, cesando en el mando del Departamento y trasladándose á Cádiz, y en 1814 se trasladó á Madrid, por haber sido nombrado para el Consejo del Almirantazgo y suprimido éste en 1818, fué nombrado Director general de la Armada y después de 1820 al 23 del Tribunal Supremo de Guerra y Marina.

Seguía al Gobierno: primero á Sevilla y después á Cádiz, y al embarcarse en el Guadalquivir fué robado y maltratado.

Permaneció en Cádiz durante el bombardeo y allí continuó sin ser repuesto después el Rey recobró el poder absoluto.

Como su nombramiento era anterior á la época constitucional, dirigió al Rey una reclamación respetuosa y enérgica, que no obtuvo contestación, con lo que lleno de pesar enfermó física y moralmente; falleció en la ciudad de Cádiz á los setenta y seis años de edad y sesenta de honrosos servicios.

El General Estrada fué un valiente marino, muy nombrado y entendido, estimadísimo en la Armada, donde ha dejado los mejores recuerdos. Sentimos no poder aquilatar sus méritos en estos ligeros apuntes, pues bien merecía quien tanto supo honrar el uniforme de la Marina de guerra española, que sus honrosos servicios se pusieran aun más de manifiesto, por ser éste uno de los muchos Generales de aquel tiempo en que puede decirse que nuestra Armada llegó á tener una importancia que después no ha logrado alcanzar en época alguna, de las que la historia registra.

Manuel Diaz y Rodríguez. Madrid 9 de Septiembre 1908.

Servicio teleográfico (DE LA AGENCIA FABRA)

El Alfonso XIII. Veracruz 9. Procedente de la Habana ha llegado á este puerto el vapor Alfonso XIII, de la Compañía Transatlántica.

El Río de la Plata en isla Cabrera. Palma 9. Esta mañana zarpó de este puerto el crucero Río de la Plata, con rumbo á Cabrera. Es posible que visite á Mahón. Después arribará á Cartagena.

El emperador de Austria. Viena 9. El emperador Francisco José regresó anoche á esta capital, procedente de Budapesth.

La persecución de la Prensa en Alemania.— Periodistas presos.— El secreto profesional. Paris 9. En Alemania se ha recrudecido la persecución contra la Prensa. La prisión de algunos periodistas ha promovido mítins, ya para protestar contra la administración de justicia, ya para pedir al Parlamento que haga extensivo á la Prensa el secreto profesional como ocurre con otras muchas profesiones.

La insurrección en Macedonia. Constantinopla 9. La situación política ha mejorado notablemente. Continúa el movimiento de concentración de tropas para cercar á las partidas insurrectas.

Cristianos perseguidos.— Buques de guerra á Beyruth. Beyruth 9. A consecuencia de la sangrienta revuelta ocurrida el domingo último en esta ciudad entre cristianos y musulmanes, los primeros se han refugiado en Liban.

Los consules extranjeros en Beyruth han acordado pedir á sus respectivos Gobiernos el envío de buques de guerra para proteger á sus nacionales.

Término del Congreso de arbitraje internacional. Viena 9. Ha terminado el Congreso interparlamentario de arbitraje internacional.

El próximo se verificará en San Luis (Estados Unidos)

hombres para que no se embriagaran, pero fué todo en vano; los del timón aceptaron algunos tragos de parte de sus compañeros y la falta de dirección del buque indicó que el licor no había tardado en surtir su efecto. Nuestro héroe bajó entonces á todo prisa para averiguar si Mynheer Kloots se hallaba en estado de subir á contener á los marinos. Le encontró profundamente dormido y cuando á duras penas logró despertarle le refirió lo ocurrido y la desesperada situación del buque.

Kloots acompañó á Felipe, pero todavía sufría mucho de la caída, pues la cabeza se le mareaba al andar, tropezando como si él también estuviese borracho. Cinco minutos después caía sin sentido sobre cubierta.

Hildebrando estaba además gravemente herido y Felipe comprendió que nada podía él hacer. La luz del día iba desapareciendo poco á poco y las tinieblas de la noche hacían aún más terrible la escena. El buque entre tanto continuaba corriendo delante del temporal, pero sin duda los timoneles habían cambiado la dirección porque momentos antes recibía el viento por babor y ahora por el lado contrario.

No quedaba btrijula á bordo, aunque no hacía falta, resueltos como estaban los marinos á no obedecer á Felipe.—Tú, le decían, no eres marino y no sabes enseñarnos el modo de gobernar un buque.

La lluvia había cesado, pero el viento

era cada vez más fuerte y azotaba al Ter Schilling, que en cada uno de sus enormes y espantosos balances, embarcaba considerable cantidad de agua; pero la tripulación reía y gritaba, haciendo coro al atroz ruido de la tempestad.

Schriften parecía ser el jefe de todos ellos. Con una botella de aguardiente en la mano bailaba, cantaba, castañeteaba los dedos y miraba como un demonio á Felipe; algunas veces caía y rodaba por el suelo, con estrepitosas carcajadas. Al que pedía una botella, se le daban tres ó cuatro. Juramentos, gritos y risotadas, se oían por todas partes; los timoneles ya habían desaparecido de sus puestos, para seguir á los demás y el desgraciado buque, abandonado á su suerte, sin más vela que un pequeño foque, era juguete de las olas, que le asaltaban con furor.

Algunas horas después mejoró el tiempo y la mar no era tan gruesa.

El Ter Schilling había sido empujado hacia el Sur hasta la Bahía de la Tabla, más por la alteración de su rumbo, entró en False Bay, donde las montañas que la forman, le protegieron hasta cierto punto, del viento y de las olas. El buque atravesó la entrada de la bahía, sin que Felipe pudiese aperebirse de ello en medio de la obscuridad. Cinco minutos más tarde, una terrible sacudida le hizo comprender que el barco había encallado en la arena y á los pocos momentos caían con estrépito los

dos palos que quedaban aún derechos.

La violencia del choque, que desprendió muchos tablones y el ruido que producía la mar al precipitarse dentro de la bodega, hizo callar los gritos de la embriagada tripulación. Pasó otro minuto y el buque quedó acostado sobre su banda de babor.

Felipe estaba á barlovento y se asió á uno de los cabos de los obenques, mientras que los marinos, sumergidos completamente, procuraban ganar el costado de estribor. El cuerpo de Mynheer Kloots cayó al agua, hundiéndose en el acto, sin que el capitán hiciera esfuerzo alguno para salvarse; el infeliz había desaparecido para siempre. Vanderdeke se acordó entonces de Hildebrando y queriendo salvarle, voló en su ayuda; con dificultad pudo sacarle de la cama y conducirlo á cubierta, colocándole tendido en el bote mayor, que era el único que podía utilizarse.

Los marinos, al verle, se apoderaron de esta embarcación y cortaron las cuerdas que la sujetaban á los pescantes. Una enorme ola le separó del Ter Schilling llevando de agua la mitad del bote; pero aquellos borrachos cuando se sintieron flotar de nuevo, renovaron sus cantos y carcajadas. El viento les empujaba hacia la costa y, Felipe, apoyado en la batayola, les miraba con ansiedad, tan pronto sobre la espumosa cresta de las olas como en el fondo del abismo.

Tumultos en Servia. Belgrado 19

La noche última un grupo de mil personas asaltó la redacción del periódico Vesperni Novosti, que defiende la causa de los oficiales conjurados.

Los agresores rompieron todos los cristales. Los redactores del citado diario se defendieron disparando sobre él grupo tiros de revolver hiriendo á varios de los amotinados.

La gendarmaría intervino obligando á los agresores á que se disolvieran.

La peste bubónica en Marsella.—Enfermos en observación.—Enérgicas medidas.—Causas del contagio. Marsella 10.

Los periódicos de esta ciudad confirman la existencia de la peste bubónica.

Hasta ahora no se ha registrado ningún caso en el caso de la población.

En una fábrica de cartones situada en un arrabal de Marsella, han fallecido cinco personas de dicha enfermedad y se encuentran en observación en el hospital 27 enfermos.

Las autoridades han adoptado enérgicas medidas para evitar que la terrible epidemia se propague, entre ellas la de quemar los cartones de la citada fábrica y proceder á la desinfección del edificio.

El buque cargado de trapa, causa del contagio, ha sido aislado y se le vigila severamente.

LAS ESPECIALIDADES EN LA MARINA MERCANTE

(CONTINUACIÓN) El número de pasajeros de esta verdadera ciudad flotante es 1888, divididos en 775 de 1.ª, 343 de 2.ª y 770 de 3.ª; una tercera aristocrática, dispuesta para quien pueda viajar á tal velocidad y en tal compañía.

Como se impulsa esta masa inmensa que á su propio valor une el mérito y la importancia financiera de las más selectas categorías en el pasaje? Diremos sumariamente que el gigante está movido por cuatro máquinas de cuádruple expansión, acopladas dos á dos sobre dos líneas de ejes, pesando cada una 253 toneladas.

Las dos hélices, de bronce manganésfero, pesan cada una 33 toneladas, tienen 6'36 metros de diámetro, y su paso es tal que imprimen una velocidad media de 23 1/2 nudos, cuando la máquina da 80 revoluciones.

Las máquinas desarrollan conjuntamente 40.000 caballos y tienen 19 calderas, del peso cada una de 114 toneladas, que envían el humo á cuatro chimeneas de 40 metros de altura sobre la quilla. Los hornos son 124 y la superficie de caldeo es igual precisamente á 10.000 metros cúbicos, mientras los tubos del condensador tienen de desarrollo la hermosa longitud de 75 kilómetros.

Los periódicos no dicen quien sea el que ha ideado este admirable anillo de fraternidad entre el viejo y el nuevo mundo, y en el cual toda parte de su casco y de sus aparatos tienen su objeto sabiamente preparado.

Las obras insignificantes que en tierra se ejecutan, se dan frecuentemente á los vientos de la publicidad para satisfacer la vanidad de los hombres, pero en las cosas de marina, el sistema es callar y ocultar el nombre de los autores. Los talleres «El Vulcano» de Stetin asumen en este caso para sí toda la gloria. Sin embargo, aunque pocos, los nombres que hemos podido recoger de una y otra noticia, es forzoso darlos á conocer, como pertenecientes á los principales autores del admirable monstruo. En el primer viaje del Kaiser, se embarcaron para hacer la travesía de prueba á New York, el señor A. Schlutow y el ingeniero Flohr, el uno presidente y el otro director de «El Vulcano»; y los señores Giorgio Plate, y von Helmolt, el uno presidente y el otro director del Lloyd Aleman.

Es costumbre en estas vastas empresas, que los presidentes trabajen personalmente y estén á la altura de su misión.

Después de cuanto llevamos dicho resulta evidente que la especialización del tráfico trasatlántico se divide en vapores rapidísimos, destinados solamente á viajeros y en vapores menos voloces, pero de mayor desplazamiento para el transporte de pasajeros y mercancías á la vez. El Kaiser Wilhelm II antes descrito, está seguramente destinado, al menos por algún tiempo,

EL BUQUE FANTASMA

PRIMERA PARTE OBRA ESCRITA EN INGLÉS

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA POR D. F. J.

graba poner el pie en tierra firme, todas las Compañías del universo no lograrían convencerle á embarcarse de nuevo. Ciertamente esta resolución era la mejor que podía tomar aquel desdichado.

Durante un corto rato fueron obedecidas las órdenes de Felipe, pero pronto se vio á todos los marinos que hablaban acalbradamente con el piloto tuerto y después de un cuarto de hora de consulta, cada cual se marchó por su lado, quedando solamente sobre cubierta los dos que estaban en el timón. Algunos aparecieron de nuevo en seguida con vasijas llenas de aguardiente y otros liciores, que habían obtenido forzando la puerta de la cámara de las provisiones.

Felipe estuvo todavía media hora sobre cubierta intentando persuadir á aquellos

Vertical column of text on the far right edge of the page, partially cut off.

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HACER 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 á la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil á los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y diafragmas Bettini.—Gramófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios á

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 navio.

PRECIO: 10 pesetas.

Los pedidos á la Administración de este periódico.

A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1837. **Berlin-Tegel** 8.000 operarios.

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

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

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

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, Consignatario.

Aceite del doctor BARRIHAT de la Habana, para las **crusas** 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 Delimitación, Dibujo, Acuarela, Grabado y reproducciones de toda clase de trabajo en papeles al ferropropiados 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 é imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias á la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; á la de Salmoiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, á la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, á la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, á la de Kahn, ambas de Alemania.

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

Artículo decorativo de gran relieve, desmenuado en las partes que se desmenuan, para el decorado de techos, paredes, cartón piedra, etc., etc. Para frisos, cornisuras y Escuderos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera ó el linóleo. Se coloca en blanco, decorándose á satisfacción del cliente, resultando los colores con tal tersura y brillantez como no se consigue con ninguna otra materia.

No pesa, no se abre y se coloca en cualquier parte, 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, 221. 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.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ“ á gas común, á gasolina y á 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, 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 tiro 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 Stockholmo (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
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 Lamba, coronel inf.º y los condes de dicha arma D. Manuel Borja y D. José Lamba, profs. 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 á ella acudan, inmejorable 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 y **Objetos de escritorio**

de **Eugenio Alonso.**

22, CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 22.
ARTÍCULOS PARA OFICINAS

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 8 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-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, 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, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Carúpano Trinidad y Camaná, 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 Africa 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 examinará 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: Corredora 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. 269.174.713,88
Idem íd., accidentes... 86.227.103
Total... 355.401.816,88

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.