

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.794.

Redacción y Administración,

Madrid 25 de Septiembre de 1903.

Calle de las Venegas, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

EL ÚNICO CAMINO

El procedimiento del Sr. Cobián de inspeccionar por sí mismo todos los servicios de la Marina a fin de hacerse cargo de su especial estructura y modo de funcionar, antes de lanzarse a fantásticas y efectistas reformas sin fundamento práctico, revela cuando menos un buen sentido y deseos de acertar, que no suelen ser características comunes a nuestros estadistas, entre los que tanto abunda la ignorante osadía y petulantemente ligereza, causadas de la confusión, desorden y descredito en que se mantienen los servicios nacionales.

De la manera sensata que el actual Ministro de Marina procede, se puede esperar en cambio mucho y bueno en la labor de la gradual reconstitución de la defensa marítima, pues es la única forma en que puede lograrse, inspirando confianza de éxito en la opinión pública, que en estos momentos es adversa a cuanto pueda significar aumento de gastos, temerosa de que se agraven aun más los apuros del Erario.

También para la reorganización de los servicios de la Administración de la Marina ha de ser de mucho fruto la inspección que ha verificado el Sr. Cobián; y ahora es cuando abrigamos fundadas esperanzas de que en este sentido se efectúe algo de provecho.

Por lo pronto, según lo expuesto en Ferrol por el Ministro a los corresponsales de periódicos, ha formado la resolución de dar carácter personal a la responsabilidad en dichos servicios que es el modo como tantas veces hemos expuesto, de hacerla efectiva y mantenerlos en constante eficacia.

Otra de las ideas de trascendencia vertida por el Ministro al visitar el Arsenal de Ferrol es la de subdividir el trabajo en los Arsenales, clasificándolos para las diferentes producciones del material necesario en la defensa marítima, sin perjuicio de poner a todos ellos en condiciones de prestar el imprescindible servicio de carenas y reparaciones.

Pero la declaración del Sr. Cobián que más nos satisface y ha de causar gran efecto en la opinión pública, es la de haberse convencido que la falta de créditos a tiempo, fuerza luego a mayores gastos, inevitables si se ha de conservar un material todavía útil y que ha costado mucho dinero.

Así como también de que la carencia de buques apropiados para la vigilancia de la pesca y guardas de la costa, originada por cierto con la venta en malbarato, cuando fué ministro el Sr. Silvela, de buques adquiridos expresamente para ese servicio, ha obligado a utilizar los destroyers, buques delicados, propios tan solo para la guerra en ciertas condiciones, que por tal causa se han deteriorado; y su composición costará lo que hubiera podido valer nueva una lancha cañonera.

Compárese el puñado de céntimos que entonces ingresó en el Tesoro por la venta de aquellos buques con lo que ahora es preciso gastar, tanto para reparar los destroyers, como a fin de adquirir nuevos buques para la vigilancia de la pesca, y se verá lo que cuesta al país aquella efectista e impremeditada medida.

El Ministro de Marina a bordo de uno de esos destroyers que se han utilizado en un servicio tan diverso de aquel para que han sido proyectadas estas delicadísimas armas de la guerra moderna, ha podido apreciar en toda su extensión la necesidad de adquirir con urgencia el material que requiere la vigilancia de la pesca, de la que no se puede prescindir, so pena de dejar que se agote un veneno de riqueza y de mantener en intranquilidad incesante a los habitantes de nuestras dilatadas costas.

Lo repetimos; el procedimiento del Sr. Cobián, de por sí mismo darse cuenta de las necesidades de todos los servicios marítimos, es el único camino para reformarlos con utilidad, y para desahogar en la opinión pública prevenciones injustificadas en contra de la Marina.

ECOS NAVALES

Rusia.

El Gobierno ruso animado por el éxito obtenido con las experiencias de los submarinos recientemente inventados, ha decidido construir un buen número de buques de este nuevo tipo. Como un principio los astilleros del Báltico emprenderán antes de fin de año la construcción de seis de estos submarinos que cada uno costará 27.500 libras.

El crucero rápido de segunda clase *Immond*, que se construyó en los astilleros de

Newsky será botado al agua en Octubre. En la próxima primavera este crucero con su gemelo el *Shenshug* irán a Cronstadt a recibir su armamento y después se alistarán para el viaje al Extremo Oriente.

A toda prueba.

Se han publicado en Inglaterra detalles interesantes con referencia a la experiencia efectuada por el *Europa* en su «Wartial» ó «prueba de agua» que le ha constituido un viaje de ida y vuelta a Hon-Kong después del que no ha tenido en sus máquinas y calderas el menor deterioro.

Al llegar de ese viaje, se le destinó a las maniobras con una nueva tripulación, de la cual la mitad de los fogoneros eran nuevos en el oficio y no se habían antes embarcado. Durante las maniobras navegó 5.600 millas y quemó 2.500 toneladas de carbón. Sin embargo, tampoco se observaron defectos durante este crucero a pesar de haber caminado 58 horas a toda velocidad, y teniendo que estar los fogoneros a dos guardias en vez de a tres y bajar cuarenta y ocho hombres de la tripulación a la máquina para sacar carbón, a causa de que un buen contingente de aquellos recién embarcados estaban mareados.

Incluyendo el viaje a Hong Kong y regreso a Inglaterra, el crucero *Europa*, navegó 25.000 millas y únicamente se le observó una ligera deformación en un tubo indicador.

Es dudoso que tal *record* sin averías de ninguna clase en máquinas y calderas pueda ser igualado y mucho menos sobrepasado por ningún barco existente de guerra ó mercante.

EL COMBUSTIBLE LÍQUIDO

El Cónsul de Inglaterra en Nueva Orleans ha dado a conocer los resultados de los ensayos hechos por la Compañía «United Trust» para emplear los petróleos de Tejas como combustible a bordo de sus vapores.

Esos ensayos se han efectuado en el vapor *Breakwater*, cuyas calderas se han instalado con hornos para petróleo.

El barco ha dado más velocidad con menor tripulación.

La economía se calcula en cerca de 50.000 francos anuales, y la velocidad obtenida es de $\frac{1}{4}$ de milla superior a la obtenida con el carbón.

POLÍTICA

La gran incógnita.

Ya no cabe duda; los conservadores pueden, como el Dante, escribir sobre la puerta ó sobre el frontis de su partido el famoso *lasciate ogni speranza*; el Silvela se va. Ayer, muy temprano se presentó en la Delegación de Hacienda y según los periódicos, «a darse alta en su profesión de abogado» lo cual quiere decir que lo de su retirada es verdad y no tiene vuelta de hoja.

Esto es, por lo tanto, una incógnita despejada; pero queda otra cuya resolución les bastante más difícil y complicada; lo del Sr. Maura, cuya actitud inspira en los actuales momentos no pocas inquietudes y cuidados al Gobierno.

Porque aún cuando se ha dicho y repetido hasta la saciedad, que apoyará al Gobierno y que no suscitará dificultades de ningún género al libre desenvolvimiento de la acción ministerial y parlamentaria, no las tienen todas consigo. Los Consejeros responsables, que ven llegar la hora terrible de reanudar las sesiones de Cortes con un secreto temor que les acobara la existencia.

Silvela se va, pero Maura se queda; y se queda con ánimo resuelto y voluntad decidida y firme de sacarse la espina. Esto es al menos lo que dicen y proclaman los intimos del insigne mallorquín, y debe creerse porque evidentemente las señales no dan lugar a pensar otra cosa.

Ya dicen, como de pasada, algunos diarios oficiosos, que los mauristas «no están muy satisfechos de la conducta del señor Villaverde al cual culpaban de la decisión del Sr. Silvela, tan perjudicial para el partido conservador»; lo cual quiere decir que la pelota está todavía en el tejado.

Si Dios no lo remedia, el inmediato período parlamentario va a ser fecundo en emociones; y acaso en el Salón no se advierta tanto el ruido como en los pasillos, donde es seguro que se hará política de emboscada con tal denuedo, que tal vez quede memoria para las futuras generaciones.

Desde el primer momento, el Gobierno aparecerá como prisionero de la mayoría y habrá que ver si los tornillos que apriete y los nudos que ate el Sr. Maura, los afloja y desata el Sr. Romero Robledo, ó si como Alejandro corta el nudo de Gordio, y toca a botasillas para reorganizar su primitivo y esforzado escuadrón de húsares antequeranos.

El acto de darse de alta en su profesión de abogado, equivale en el Sr. Silvela que no hace las cosas a humo de paja, a lavarse las manos, que es como dejar desamparado al Gobierno y expuesto a todas contingencias y sinsabores parlamentarios.

El torneo va a ser, por lo que se ve, entre los Sres. Romero Robledo y Maura, y no hemos de tardar mucho en ver cual de los dos muere el polvo del hemiciclo, ó se ase a la arena, despejando así la gran incógnita del partido gobernante.

MIEL PÚBLICA

EL PANAL Y LAS MOSCAS

Allá en los cuasi remotos tiempos de la primera, y aún se pudiera muy bien decir de la única República hispana, porque aquello estaba tan revuelto y «tan manga por hombro», que si no lo era, se podía creer fuese una verdadera República, había en esta gran insula Barataria Central, un gobernador de pelo en pecho y de grandes energías y arreos, pero de poca paciencia, el cual, comido de moscas ó asediado de pretendientes, que viene a ser igual, no sabiendo cómo librarse de aquella mortificante y verdaderamente despiadada y cruel, puso un cartelito a la puerta de su despacho, que poco más ó menos decía lo siguiente: «El Gobernador no tiene credenciales, ni destinos... ni paciencia».

De entonces acá, el mísero peón astronómico que nos sirve de albergue y a quien llamamos ó consideramos como nuestro mundo, ha dado muchas vueltas en la región cósmica, y he aquí que por causas y motivos diametralmente opuestos, en los momentos actuales, otro gobernador de la misma insula se ve sometido a la propia mortificación, pues no tiene paciencia, pero lo que es credenciales y destinos no le faltan, gracias a Dios y a los follones y malandrines que de cerca ó de lejos, por activa ó por pasiva, *per se ó per accidens*, han tomado parte en la archicélebre estafa del millón, dando lugar con sus maverallías, sobornos, trampantojos y quiebras más ó menos airosos y galardos, a que se diluya, disuelva y finiquite el fincino y nunca bien ponderado cuerpo de caballeros andantes de estos modernos tiempos, vulgo de policias más ó menos secretos.

No es que tan brillante corporación por exigencias de higiene ó por conveniencias públicas haya sido vuelta del revés, como quien vuelve lo de adentro a fuera, ó más propiamente, como se vuelve un calcetín, no; es que como las ciudades bíblicas, ha sido arrasada por el fuego celestial, no quedando piedra sobre piedra, pero en cambio, han quedado muchas y buenas vacantes, destinos y credenciales, que es como quedar viva y perenne la esperanza de la infanta *torba multa* de hampones y gurruños que pululan siempre alrededor del alista nacional, porque no tienen de qué, ni de donde les venga.

Como las moscas a la miel, como los peces y los patos de estanque a las migajas, como las gallinas al desparramado grano, así acuden hoy al pío y bondadoso gobernador de la Gran Barataria la inmensa caterva de familiares caballeros trajinantes del arroyo, que ofrecen su poderoso brazo y su hombría de bien por un plato de lentejas al gran distribuidor de credenciales, unas chicas, otras grandes, otras medianas, con las cuales todo fiel cristiano puede muy requetebién sacar la tripa de mal año, como se suele decir, y refocilarse con la gran salsa nacional, que no otra cosa es el sustancioso y socorrido presupuesto que sustituye en nuestros días a la clásica y reparadora sopa conventual de los pasados siglos.

Si, amados y bondadosos lectores, el gobernador de la insula matritense no come, no vive, no sosiega, asediado por los pretendientes, que no le dejan a sol ni a sombra, consagrados a la épica lucha del garbanzo; y cuando se pudiera creer y esperar en la reorganización del mecanismo policiaico con elementos sanos y robustos, de grandes alientos y de esforzadas cualidades y condiciones, he aquí que sólo se presentan varones meritisimos, eso sí, pero derrengados por la calambre gástrica, gentes dignas, aun cuando más de lástima que de consideración, únicas que, como materia prima, se ofrecen al poder público para nutrir con sus flácidos despojos y sus delgados y tristes huesos las desquiciadas filas del cuerpo de policía, no sé si rústica ó urbana, pública ó secreta, que en fin, *poli* (mucho) y *cía* (vuelta), que es lo mismo que caracteriza a los trompos y a las ardiellas, a las veletas y a las figuras de movimiento, por lo que giran, sin arte ni concierto, sin utilidad ni provecho, mientras les dura la cuerda ó «des da el naipe» ó les sopla el viento, que para el caso viene a ser lo mismo, supuesto que mientras se pague la nómina tendrán motivos de danzar y saltar en persecución de los desarrapados delinquentes.

Y no va más.

Abel Imart.

JUNTA DE FOMENTO NAVAL

EL SEGUNDO CONGRESO NAVAL

En el último número del *Boletín oficial del Fomento Naval*, que hoy mismo hemos recibido, encontramos los temas, el reglamento y todos cuantos datos puedan interesar a las personas que se propongan asistir al II Congreso Naval, que se inaugurará en Madrid el día 17 de Mayo próximo.

El vivísimo interés que ha despertado en la opinión pública esta Asamblea, así como la seguridad que tenemos de la gran trascendencia que han de tener, para la vida de las Marinas de guerra y mercante, las conclusiones que en ella se adopten, nos inducen a reproducir en estas columnas todos los trabajos que afectan a su organización, convencidos de que los recibirán con agrado nuestros lectores.

A continuación insertamos la siguiente:

CIRCULAR

Madrid 25 de Septiembre de 1903.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA DELEGACIÓN PROVINCIAL DE NUESTRA JUNTA EN

Mi distinguido amigo y compañero: por Real Decreto, cuya copia se inserta al margen, S. M. el Rey Don Alfonso XIII, se ha servido declarar oficial el 2.º Congreso Naval de Madrid, que para el 17 de Mayo próximo vendiero organiza nuestra Junta.

La importancia de dicho Congreso, cuyas sesiones inaugurará S. M. con el Gobierno de la Corona, es tan manifiesta, que la sola enumeración de los asuntos y materias que habrá de comprender, basta para que interese vivamente al País, y para que las Delegaciones provinciales de nuestra Asociación, den prueba gallarda de la actividad que las caracteriza, de los conoci-

mientos que atesoran y del afán con que procuran la reorganización de nuestro Poder Naval y el desarrollo de nuestros intereses marítimos.

Fines tan esenciales para la vida de la Nación, reclaman un decisivo esfuerzo que lleve a las clases directoras el convencimiento íntimo y la seguridad absoluta de que las fuerzas vivas de nuestra Patria se encuentran persuadidas, al cabo, de la urgente necesidad que la vida moderna nos impone para, sin parar mientes en la cuantía del sacrificio pecuniario, llegar a la conquista de los únicos mercados hoy remuneradores para nosotros, y que por emplazarse más allá de los mares, sólo el tráfico marítimo hecho con bandera propia puede abastecer y sólo la eficacia del Poder Naval puede conservar ó adquirir.

Paz y trabajo es en suma lo que se pretende; pero paz y trabajo que coincidan con el prestigio nacional y con la confianza en los destinos de la Patria, que sólo de esta suerte podrá cumplir su misión social y su fin histórico. Paz y trabajo, no determinados por la benevolencia ó por el egoísmo de los extraños, sino por el independiente esfuerzo de los propios. Paz y trabajo en suma, que lejos de producir como única resultante útil, el pago al extranjero de intereses de una deuda jamás extinguida y el quebranto de una moneda siempre depreciada, signifique y proclame nuestra independencia económica, la ocupación de nuestros brazos en la modificación industrial de la primera materia y la exportación de jornales transformados, único medio de vencer actualmente en la implacable lucha de la concurrencia mercantil de las naciones.

La construcción de la futura Escuadra en nuestro propio territorio, la reorganización de sus servicios con elementos propios y en armonía con las necesidades modernas, la protección más eficaz a la flota mercante y a nuestro pabellón, el proyecto de bases de una legislación marítima, hoy arcaica é insuficiente, la garantía más acertada para la construcción naval, el establecimiento de la pesca llamada de gran altura y el desarrollo de las industrias marítimas, constituirán el nervio de los temas, que han de ser objeto de las deliberaciones del 2.º Congreso Naval.

La mera enumeración de ellos, es demostración de su importancia: La notoriedad de los señores congresistas, garantía de su éxito: La perseverancia de nuestra Junta, fianza de su realización.

Ya el Gobierno de la Corona al dispensar su protección oficial a nuestra empresa fia en la pública utilidad de sus resultados. Ya el Monarca al inaugurar nuestra obra, con su alta previsión, inicia el movimiento que un deber de elemental patriotismo nos obliga a todos a seguir denodadamente.

Si en Agosto de 1900, el Certamen Naval de Almería, que constituyó nuestro paso primero, mereció plácemes oficiales consignados en el Real Decreto de 24 de Abril de 1901; si en Mayo de ese último año, el primer Congreso Naval de Madrid, dió origen a nuestra Junta para continuar la labor con independencia de vida y con el concurso valiosísimo de nuestras Delegaciones provinciales, de esperar es que hoy, con mayores recursos y con organización completa, se llegue al fin del propósito en que informamos nuestros actos y que debe constituir al presente la aspiración del país.

Por tanto, me permito encarecer a V. S. la conveniencia de que con el apremio posible escite el celo de la Delegación de su digna Presidencia para que coadyuve a la obra del futuro Congreso en la forma que verá determinada por los impresos adjuntos, los que me permito interesarle que divulgue en los Centros y Asociaciones más afines, para que se sumen a nuestra obra. Y reiterándole con este motivo la consideración de la Junta y el testimonio de mis mayores respetos, quedo en absoluto a sus órdenes y beso sus manos.

POR EL PRESIDENTE D. DE VERAGUA

El Vicepresidente,
J. López Pérez.

En el número de mañana publicaremos el «Cuestionario de temas oficiales» que será objeto de las deliberaciones del Congreso, y en el número del lunes el Reglamento por que han de regirse la organización y las discusiones de tan importante y beneficiosa Asamblea.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Las ciudades flotantes.

Cuando se comparan las ciudades flotantes que hoy hacen la travesía del Atlántico en menos de cinco días y medio con el primer buque de vapor, de ruedas articuladas, que franqueó el Océano en veintidós días, se comprende el paso gigantesco dado por el arte náutico y la mecánica desde hace tres cuartos de siglo.

Lo que principalmente ha hecho posible la construcción de los grandes buques que diariamente devoran verdaderas montañas de hulla es el empleo del acero en la confección de los cascos.

En efecto, el acero ha permitido construir buques de gran eslora y de una rigidez perfecta, gracias a las cualidades de resistencia y de elasticidad que le caracterizan. Pero, aparte del acero, hay otros factores que han facilitado mucho la construcción y la explotación de los grandes trasatlánticos del día.

A la antigua máquina de volante ha sucedido la máquina Compound, la de triple expansión, y ya hoy la de cuádruple expansión. El porvenir no para las relaciones entre el Continente é Inglaterra, marcarán una nueva etapa en los progresos realizados por la navegación trasatlántica.

Al mismo tiempo que se transformaba el aparato motor, el generador se modificaba paralelamente, y de este modo, al par que se reducía el consumo de hulla, por unidad de fuerza, se aumentaba la presión de las calderas.

Las formas del buque fueron cuidadosamente estudiadas, las líneas de los cascos se transformaban constantemente hasta conseguir un máximo de capacidad con un mínimo de resistencia en la marcha.

Compréndese fácilmente por esto que la construcción de un gran trasatlántico, cuyo valor representa de 10 á 18 millones de francos, constituye hoy un problema de los más complejos.

No sólo se exige al constructor una experiencia acreditada, sino también concienzudas investigaciones sobre las formas más convenientes para los buques que se han de construir.

Uno de los puntos más delicados en el establecimiento de las coordenadas necesarias en la edificación del aparato flotante es el relativo al cálculo de la resistencia en la marcha.

Esa resistencia varía necesariamente según el medio en el que evoluciona el barco (olas y remolinos) ó de la naturaleza del casco (liso ó rugoso), y, en fin, según principalmente la forma de la masa.

Generalmente los constructores, para el cálculo de la resistencia, aplican un coeficiente que ha determinado su experiencia ó práctica personal.

Sin embargo, cuando se trata de un trasatlántico que por sus formas y la velocidad que debe alcanzar, se aparta mucho de los tipos corrientes es necesario fijar con una precisión más rigurosa el esfuerzo que hay que vencer y modificar las líneas según los resultados dados por las pruebas realizadas en la carena.

Como se comprende no siempre es posible proceder a investigaciones sobre un casco-modelo de las dimensiones del buque á construir y en este caso se recurre a pequeños barcos cuya eslora varía entre 4,50 metros y 5.

Una vez establecida la resistencia del pequeño modelo se busca la del buque grande, cuyas formas son semejantes, aplicándole simplemente la ley de las similitudes de Newton, según la cual si dos carenas iguales se mueven con velocidades proporcionales a la raíz cuadrada de sus dimensiones homólogas, las resistencias correspondientes son entre sí como el cubo de estas mismas dimensiones. — X.

Recuerdos de mi vida de mar.

EL NAUFRAGIO DEL «PIZARRO»

1878

VI

El que no sepa rezar que vaya por esos mares, y verá qué pronto aprende sin enseñárselo nadie.

TRUENA.

Al cerrar la memorable noche del 10 al 11, en la que tan grandes sucesos debían desarrollarse, se acercaba el agua al piso de las cámaras.

Esta carga móvil, que suponía algunos centenares de toneladas, hacía que el barco reaccionase con dificultad al irse aquella á la banda en los continuados balances, exponiéndolo al mismo tiempo á que se dormiese. En previsión de este peligro, como si no fuesen bastante los demás, se tenía todo dispuesto para picar los dos palos.

Aunque los sufrimientos aumentaban por instantes en tan nefasta noche, no se notaba decaimiento moral en aquellos beneméritos tripulantes, que seguían atacando briosamente la constante acometida del agua, que no aminoró á pesar de la relativa bonanza del tiempo y de la consiguiente disminución de trabajo del buque. Lo que iban faltando eran las fuerzas; no pocos hombres caían rendidos, extenuados, con las manos desolladas, ensangrentadas, por el continuado mover de los guimbalotes, por el halar sin tasa de los teeles. Y no era raro que tal sucediera, cuando llevábamos cerca de treinta horas de lucha entre la vida y la muerte.

Poco antes de las doce, cantó un marinero *¡us á la vista*, y á la alegría natural, sucedió la más amarga de las decepciones, cuando llegó á verse que todo había sido una ilusión, que nada interrumpía la obscuridad de la noche. No faltó en aquellos instantes alguna chanzoneta lugubre, alguna ironía que encerraba un poema de dolor.

La extricta verdad histórica me impulsa á declarar que después de ocurrido el funesto incidente de la luz, empezaron á decaer los ánimos—no era extraño—en la misma medida que decaían las fuerzas, hasta el extremo de subir el agua más de un pie en pocos minutos.

Este desaliento sólo duró unos momentos gracias á aquella esforzada oficialidad, modelo de honor y abnegación que con sus exhortaciones y generoso ejemplo poniéndose á halar de los teeles, como ya lo habían anteriormente, levantaron, confortaron el espíritu de los bravos marineros y soldados que volvieron á su titánica labor con más entusiasmo y ardor, si cabe, que antes de la falsa alarma, y una esperanza, aunque débil, encontró abrigo en el pecho de todos: trabajar con el fin de sostener la nave á flote por si la Providencia, apiadada de tanto infortunio, enviaba algún socorro que nos salvara de una pérdida segura como sin duda lo era embarrancarnos en los botes con la mar gruesísima que aún quedaba no obstante haber declinado no poco la fuerza del viento.

Aunque el estado del mar hubiese sido bellísimo ¿qué podíamos esperar perdidos en la inmensidad del Océano sobre pequeñas y recargadas embarcaciones? ¿Qué de la frágil balsa? Contesten cuantos navegantes me hagan el honor de leer estas cuartillas, pálido trasunto de cuanto mis ojos vieron, de cuanto mi corazón sintiera. Esos navegantes tendrán clavadas en su memoria las horripilantes narraciones de otros naufragios análogos.

Nuestra gente de mar jamás llega, ni ha-

gará en ningún caso ni circunstancia, por apurados que sean á las violentas escenas de la embriaguez é insubordinación á que llegaron los naufragos de los navios ingleses Queen Charlotte y Royal George, y mucho menos á los horrores de la fragata francesa Medusa. El distintivo de los marineros españoles, fué y es la disciplina, la abnegación y el valor sereno unido á muy arraigados sentimientos religiosos.

Los tripulantes del Pizarro bien probaron sus virtudes en el tremendo drama. En medio de una mar amenazadora; azotados por furiosos chubascos; sin tomar en treinta mortales horas más que un pedazo de galleta y algún sorbo de agua; sin poder abandonar un solo momento los manubrios de las bombas y las tiras de los techos, para que el líquido invasor no los sepultara inmediatamente; calados por el agua del cielo y de la mar; cantando para acompañar el trabajo; pensando cada uno en su madre bendita, en su dulce prometida, en su adorada esposa, en sus tiernos hijos, á quienes jamás volverá á ver; cansados, extenuados, destrozados, exánimes, y no para llegar á la victoria, sino para acortar en lo posible el paso agitantado de la muerte, para prolongar la agonía, sin que ninguno se indisciplinase ni cediese ante el terrible mar, testigo de sus proezas. Yo me honro y enorgullezco al proclamar cómo los veía obedecer, callar y escuchar la voz del que mandaba, y tiraban y halaban en lucha desesperada con aquella inagotable sentina, que era sólo una parte pequeña de la gran sepultura que les aguardaba, ávida de despojos de héroes.

Los hechos que relato fielmente quedaron esculpidos en mi alma, son inolvidables, y yo, al cabo de un cuarto de siglo de ocurridos, me resolví á hacerlos públicos, como homenaje cariñoso á aquellos mis buenos compañeros, á aquellos marineros y soldados, que con modestia rayana en la humildad, sin alharacas, sin vociferos alardes, ya que en la mar todo es oscuro y olvidado, derrocharon valor estorico, frío, tranquilo; valor que jamás alcanza corbatas de San Fernando, ni aplausos y vítores de las entusiasmadas muchedumbres.

A las dos de la madrugada del 11, estaban ya completamente inundadas las cámaras y el toldado, viéndose flotar sobre ellas, como en plena mar, muebles y pertrechos. Aun cuando el agua entraba á bordo en la misma imponente cantidad que antes, ascendía más lentamente, como era natural, mientras más se acercaba al fuerte ó mayor manga del buque. De esta circunstancia queríamos sacar partido para intentar consolar á los menos azizados.

Sólo nos quedaba libre la cubierta alta, donde esperábamos por momentos se durmiera el buque en uno de los balances ó se sumergiera si acababan de llenarse los cortos espacios que iban quedando vacíos.

El Pizarro no era ya barco, era una mar pequeña, separada de una mar inmensa por unos cuantos tabloncillos abiertos y desunidos.

Corca de las tres se entorpeció la bomba de las Bernudas, única de que disponíamos, por la rotura de las carboneras que egarron los chupadores. Quedamos reducidos á las tinajas y á los baldes mientras no quedara corriente la bomba.

El abandono del que fué barco era inminente: al romper el día debíamos trasladar á los botes y á la balsa, si antes no nos obligaban á ello las circunstancias.

Todos comprendíamos que estábamos en el fin de la tragedia. Vi á algunos implorar los auxilios de la Providencia, haciendo actos reservados de contricción.

Bajé por última vez á mi camarote para recoger unos retratos de familia y un escapulario: al salir vi en un rincón de la cámara á dos hombres fuertemente asidos por no caer, con el agua por encima de la rodilla, que hablaban bajo. Eran el capellán y uno que se confesaba.

Desde mi camarote me dirigí al tambor de babor en donde estaba el comandante; me invité á tomar una copa de cognac y á darnos un estrecho abrazo de despedida en la oscuridad de aquella eterna noche. Después me dije: «Don Joaquín, hemos cumplido con nuestro deber; que Dios y la Patria amparen á los que dejamos desvalidos en el mundo.»

Ibamos á entrar en el segundo período de nuestro naufragio; todos los afanes se dirigían á salvar la tripulación, ya que el buque estaba perdido, si la Providencia nos deparaba la fortuna de poder sostenernos en los botes y nos enviaba alguna em-

barcación que socorriese á 153 hombres, aspeados, rendidos por la fatiga y por los más grandes sufrimientos.

A las tres y media tomaba el tiempo carácter de franca bonanza; el barómetro iba rápidamente para arriba, el cielo y los horizontes despejaban, el viento en continuada disminución, y la mar, aunque todavía gruesa, dejó de ser arbolada. Esto nos impresionó bien y trajo áuras de consuelo y aun de esperanza á nuestros espíritus. La mudanza del tiempo era de buen augurio, ó por lo menos, ese fué el efecto que nos causó.

Y luego en mi narración al suceso más culminante, más grande; suceso que creo insólito en los anales de la Marina militar de España, y raro, muy raro en las demás del mundo; suceso, repito, que merece ser descrito por mejor pluma que la mía.

Me hallaba yo halando de la tira de un taque, cuando escuché que el Comandante me llamaba con voz fuerte y vibrante; escalcé rápidamente el tambor una vez en él, me señaló Aguado con el brazo hacia un punto del horizonte; ví distintamente un bulto grande que se acercaba. Quedamos ambos suspensos y con la emoción que es de presumir, pero sin atrevernos á decir nada, por temor á que fuese una ilusión de nuestros sentidos, capaz de producir otra fatal alarma como la de la media noche, que tan funestas consecuencias trajo.

Mas aquello no era ilusión, era una hermosa y salvadora realidad, era un barco de crecido porte, cubierto de velas, que nos venía materialmente encima, que parecía querer embestirnos. No hay que dudarlo; Dios nos lo mandaba en pleno Océano, en medio de las tinieblas de tan luctuosa noche, cuando nos hallábamos en la última etapa de la agonía, con el fin de hacer más patente el milagro.

Eran las cuatro de la madrugada. No tardó el animoso Aguado en gritar: «¡Barco á la vista!»

Cuando la tripulación se agolpó á la amura de estribor para cerciorarse con sus propios ojos de tanta felicidad, nos cortaba la proa un magnífico brick-barca á distancia no mayor de dos cables. Un grito inenarrable, estentóreo, unsono, estruendoso, salió de todos los pechos, al mismo tiempo que se hacía sonar la campana y se quemaban bengalas, tarros de luz y cohetes.

Después vimos que la barca orzaba á toea paños, luego acortó de vela y últimamente brillaron en su borda dos bengalas que nos parecieron rayos de luz divina.

Habíamos sido vistos y comprendidos. ¡Estábamos salvados!

¡Ah! ¡Si yo hubiera sido un descreído, si hasta entonces hubiese dudado de la existencia de un Dios clemente y misericordioso, allí, allí mismo, en aquel momento supremo, el más solemne, el más crítico de mi vida, habría caído de hinojos sobre aquella cubierta, escenario de tantas grandezas, para hacer acto público de contricción!

No quiero poner término á este artículo sin revelar algo muy conmovedor. Regresaba yo de la proa de dar fuego á una bengala, cuando vi al cabo de mar Mateo, el mismo que bajó á taponar el tubo de descarga, mirando fijamente al cielo, con los brazos extendidos. Me detuvo para que yo viese á la Virgen del Carmen, que aparecía, según él, entre dos celajes. Era tal la fe de aquel sencillo marinero, tan persuasivo y fervoroso su acento, que yo acabé también por ver á la Reina del mar y excelsa patrona de los navegantes. ¿Sería una alucinación? Aunque así fuese, no me pesa haberla tenido.

Saludó á una escuadra inglesa. Palma 24.

Telegrafían de Pollensa que mañana probablemente llegará á este puerto la escuadra inglesa.

El Ayuntamiento, en su sesión de hoy, acordó dirigir el telegrama siguiente al almirante de dicha escuadra:

«El Ayuntamiento de Palma acuerda saludar á las fuerzas británicas que manda V. E., recordando que el poderío de la nación inglesa evoca el recuerdo de la independencia y la libertad constitucional de España.»

Un concejal protestó contra la segunda parte del telegrama, puesto que los ingleses, bajo capa de amigos, contribuyeron á que perdiéramos las colonias de Cuba y Puerto Rico.

Espárase que próximamente visitará á Baleares la Escuadra francesa fundada actualmente en Córcega.

El Parlamento servio. Belgrado 24.

El periódico oficial publica un decreto convocando á la Skouptchina para el día 29 del mes corriente.

tros que le ha llevado é sanción el jefe de su Gobierno.

Por esta causa, según más por lo menudo detalla el telegrama la crisis ministerial británica, producida por la salida de Chamberlain está resultando muy laboriosa, tanto, que casi constituye piedra de escándalo en la opinión pública de Inglaterra y en las cancillerías europeas.

Desde que fué elevada al Trono la Reina Victoria, es la primera vez que el Monarca británico ejerce intervención directa en la solución de las crisis ministeriales, hecho insólito que tiene completamente llenos de estupefacción á los cachuzados hijos de la soberbia Albión, acostumbados á que sus Reyes no tengan iniciativa, ni voluntad propia, ni la más mínima intervención en la política interior.

Ahora, el Rey Eduardo, no solo dirige la política exterior, sino que interviene en la interior de la Gran Bretaña; y los buenos de los ingleses, están, por la falta de costumbre, como petrificados, reflejándose perfectamente en los periódicos, el asombro de la opinión ante semejante novedad.

Resulta de la información de esos periódicos, que la lista desaprobada por el Monarca inglés, es justamente la que Balfour había confeccionado de acuerdo con mister Chamberlain, el Ministro dimisionario de las Colonias, y la razón de esa negativa, es, según los diarios ingleses, porque no se acomoda bien á los deseos de la opinión pública de Inglaterra.

Esto, que es lo mismo que despopularizar á Chamberlain, obligó á Balfour á enmendar la lista, y parece que lleva ya tres ó cuatro desechadas, y esta es la hora en que no se sabe en qué parará este juego.

No falta quien con este motivo dirige fieros reproches á lord Balfour, haciéndole responsable de semejante estado de cosas, y aún recordándole á Palmerston, que en ocasión solemne en que la Reina Victoria negaba su sanción á las propuestas de su Gobierno, supo imponerse y salvar el régimen; pero ni estos son aquellos tiempos, ni el Rey Eduardo es la Reina Victoria, ni Balfour es Palmerston.

A la cuenta, el ejemplo que da el Monarca británico gobernando y reinando contra lo que preceptúa el régimen constitucional, no caerá en saco roto, y es semilla que dará en su día los correspondientes frutos.

Qui vivra, verra.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA.)

Banquete apizado. San Sebastián 24.

La Princesa de Asturias ha recibido numerosos despachos de felicitación y ramos de flores con motivo de su santo.

Se ha apizado para el sábado el banquete ofrecido por el Rey á las autoridades.

El General Weyler. Palma 24.

El General Weyler ha visitado en la tarde de hoy el Circolo liberal, donde le aguardaban numerosos socios y comisiones de los pueblos para saludarle. Fué victoreado.

Después se organizó una manifestación para acompañarle hasta el muelle y despedirle. También acudieron las autoridades.

Poco después zarpó el buque que le conduce á Barcelona.

Saludó á una escuadra inglesa. Palma 24.

Telegrafían de Pollensa que mañana probablemente llegará á este puerto la escuadra inglesa.

El Ayuntamiento, en su sesión de hoy, acordó dirigir el telegrama siguiente al almirante de dicha escuadra:

«El Ayuntamiento de Palma acuerda saludar á las fuerzas británicas que manda V. E., recordando que el poderío de la nación inglesa evoca el recuerdo de la independencia y la libertad constitucional de España.»

Un concejal protestó contra la segunda parte del telegrama, puesto que los ingleses, bajo capa de amigos, contribuyeron á que perdiéramos las colonias de Cuba y Puerto Rico.

Espárase que próximamente visitará á Baleares la Escuadra francesa fundada actualmente en Córcega.

El Parlamento servio. Belgrado 24.

El periódico oficial publica un decreto convocando á la Skouptchina para el día 29 del mes corriente.

Buques ingleses. Atenas 24.

Ha llegado á la bahía de Suda (Creta) parte de la escuadra inglesa del Mediterráneo.

Desastre turco. Constantinopla 24.

Se ha librado una verdadera batalla en el desfiladero de Orama; las pérdidas conocidas de los turcos, hasta ahora, son 5 oficiales y 325 soldados entre muertos y heridos.

La de los insurrectos 20.

Estos últimos sostienen sus posiciones, que son muy fuertes.

Actitud de Francia. París 24.

Según noticias del periódico La Patrie, en vista de los sucesos de Macedonia, el Gobierno francés ha resuelto enviar á Creta 4.000 soldados de la división de reserva.

La escuadra del Mediterráneo se halla dispuesta á zarpar para Levante.

Otro desastre. Sofía 25.

Según noticias oficiales, en un combate ocurrido el 18 del corriente en Kotelani, los turcos tuvieron 600 muertos.

Los supervivientes incendiaron en la huida tres pueblos búlgaros.

Acción colectiva. Viena 25.

Los gobiernos de Austria y Rusia han dirigido á los gabinetes de Sofía y Constantinopla una comunicación notificándoles que no deberán contar con el apoyo de aquellas potencias si hacen alguna oposición al programa de reformas en Macedonia, que las mismas han presentado.

El desarme general. Rouen 25.

El Congreso de la Paz ha votado una moción pidiendo á todos los Parlamentos, que en una misma época discutan la cuestión relativa al desarme general.

Viaje regio. San Peterburgo 25.

Ayer salieron de Skierniewice los soberanos rusos con dirección á Darmstadt.

Dimisión. Londres 25.

Los periódicos de esta capital acogen hoy el rumor de haber presentado la dimisión el señor Brodrick, Ministro de la Guerra.

La Hampa Melillense.

Nuestro estimado colega El Porvenir de Tánger, publica con el epígrafe que antecede el siguiente artículo que reproducimos por considerarle de gran interés.

«Ya nos habamos cansado de mover la pestilente cuestión de la Aduana marroquí de Melilla, persuadidos de que á medida que profundizáramos más con el escarpelo de la razón, halláramos nuevos motivos de repugnancia, nuevas deserciones en las filas del honor y nueva convicción de que varios de los mismos militares que habían contribuido al engrandecimiento de Melilla, como dignos descendientes de una legión de héroes, hoy, por dádávas mezquinas, por gratitudes bastardas, conspiraban también contra una soberanía nacional encomendada á su custodia.»

Esto es doloroso; sonroja; y antes que remover ceno y tener que salpicar con él nombres y personalidades para nosotros muy veneradas por su representación y gerarquía, desistimos de nuestro noble y patriótico empeño.

Hoy, arrestrados por nueva indignación, persuadidos de que la gangrena debe autorizarse y no abandonarla, volveremos á retar á nuestro colega El Telegrama del Rif, á exigirle los nombres de los militares que figuran en la Junta de arbitrios, para que la Nación los conozca, y á rogarle del mismo modo publique la lista de los miembros de la Asociación mercantil, «industrial» y de propietarios, para saber el número y clase de los españoles que la componen.

Ya nos hemos cansado de que la Asociación Mercantil, compuesta de elementos extranjeros, que viven en la plaza por incumplimiento de la ley, por condescendencia de la Comandancia, figure como entidad nacional y recabe de los poderes públicos decretos y mejoras, políticamente antiespañolas, para beneficiar intereses, que median á la sombra de un pabellón que no les pertenece.

El cable de Chafarinas á Nemours, que tantos elogios arranca á nuestro colega El Telegrama, proclamando el poder é influencia de la Asociación Mercantil, es prueba completa de la degeneración moral y material de un pueblo que festeja el descalabro de la nación por el beneficio de cuatro señores que viven de prestado y por condescendencia ó desconocimiento de los generales de la plaza.

El cable de Chafarinas á Nemours, no reporta ningún beneficio á España, porque nuestra colonia en Argelia, compuesta en su mayoría de braconeros, ni comercia ni sostiene con nosotros más relaciones que las espirituales, pero á cambio de ese pedacito de cable que satisface y engrandece á cuatro extranjeros enriquecidos en nuestra colonia, hemos concedido á Francia el tendido de otro que une su estación

de Tánger á Cádiz, y que completa una red mediterránea, que tal vez mañana, en situaciones críticas, ha de pesarnos mucho y de perjudicarnos en alto grado.

«Es esto lo que merece tantos elogios para la Asociación Mercantil de Melilla?»

Ya es hora de emprender una campaña de saneamiento en nuestras colonias africanas, y si mañana, por adversidad de la suerte, tenemos que perderlas, de replegarnos sobre la madre común, tener la satisfacción de haber cumplido nuestra obligación con dignidad española sin haber sido juguete del filibusterismo romañte, consagrado y engrandecido por nuestras propias autoridades.

EN LA CÁMARA HÚNGARA

(POR TELEGRAMA)

Budapesth 24 (9 n.).

La sesión de la Cámara de los diputados de Hungría ha sido muy borrascosa.

Comenzó apoyando una proposición el diputado Francisco Kossuth, censurando la actitud del rey en los asuntos de Hungría.

Se produce con este motivo un espantoso tumulto, que no puede dominar el presidente de la Cámara.

El del Consejo quiere contestar al discurso del diputado Kossuth, pero los señores Rigo y Barabas desde los bancos de la oposición le increpan con violencia y no permiten oír al orador.

El Sr. Rigo exclama dirigiéndose al señor Kuenhe Dervary:

«Estáis dirigiendo una provocación á la Cámara.»

El Sr. Barabas dice con todas las fuerzas de sus pulmones:

«Nosotros no creemos en el Rey.»

El escándalo fué indescriptible.

El Presidente llama al orden á los que impiden hablar al Presidente del Consejo, los diputados de la derecha llaman miserable y traidor á Barabas; los de la oposición gritan también y el Presidente para poner término al escándalo suspende la sesión.

Reanudada poco después, la Cámara acuerda suspender sus tareas hasta que el Sr. Kuenhe Dervary reorganice el nuevo Ministerio.—Fabra.

EL RETRASO DE LOS TRENES

El Ministro de Agricultura ha dirigido órdenes terminantes al director de la Compañía de los ferrocarriles del Norte para que quede regularizado el servicio de trenes, poniendo término á los retrasos con que diariamente hacen su llegada á Madrid.

Al mismo tiempo que el Sr. Gasset ha hecho estas indicaciones al director de la citada Compañía, ha dado órdenes á los jefes del Negociado donde se tramitan las multas impuestas á las Compañías de los ferrocarriles por deficiencias del servicio, á fin de que á la mayor brevedad sean hechas efectivas por la Compañía del Norte cuantas tenga pendientes.

PIANOS

DE CUERDAS CRUZADAS A PLAZOS

¡5 DUROS MENSUALES!

superiores con marco de hierro, clavijero de metal y rícos candilabros dobles de níquel ó dorados.

(Precio de coste) fijo é invariable.

Garantizada su sólida é irreprochable excelente fabricación, bajo la respetable firma de la conocida y acreditada Casa de Barcelona,

R. MARISTANY, excoiso fundador de la primitiva fábrica BERNAREGGI, BOISSELOT y C.^{as}

ÚNICO DEPOSITARIO EN MADRID

HIJO DE R. MARISTANY

51.—MONTERA.—51.

EL BUQUE FANTASMA

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA

POR D. F. J.

á intervención divina! Cosa rara y ciertamente terrible! Felipe, ¿no sería mejor, que en vez de dejarnos en un abismo de dudas, nos refirieras todo lo concerniente á esta extraña historia? En tal caso, nosotros te aconsejaremos lo que debes hacer, pues somos más viejos que tú y por nuestra profesión podemos decidir si el demonio interviene en la aparición, ó si es Dios quien lo permite.

—Tiene razón el señor cura, Felipe, dijo el P. Matías.

—En el primer caso, ¿quién podrá mejor guiarte que los que tienen la misión de combatir en el mundo los propósitos infernales? En el segundo ¿quién más á propósito que nosotros, que somos los repre-

sentantes de Dios sobre la tierra? Ten además en cuenta, que ese secreto destruye la existencia de tu esposa y que pronto la conducirá al sepulcro como aconteció á tu santa madre. Estando tú á su lado vivirá satisfecha; pero reflexiona cuanto debe sufrir en los largos días de soledad en que la dejan tus continuos viajes, sin tener á nadie que le dé el consuelo y distracción que tanto necesita. El citado secreto es como un gusano que va royendo poco á poco su existencia, y que la matará sino se aplican inmediatamente los remedios que proporciona la religión. No olvides que eres egoísta y cruel dejándola abandonada á sus propias fuerzas, sabiendo los detalles de tan fatal historia.

—Me ha convencido usted, señor cura, interrumpió Felipe. Siento no haber hecho antes esta revelación, pero ahora voy á referir á ustedes todo lo que ha ocurrido aunque dudo que su consejo pueda ayudarme en un caso tan dudoso, tan complejo y tan perentorio. Entonces refirió detalladamente lo que ya saben nuestros lectores comenzando desde la época en que falleció su madre; cuando hubo terminado añadió:

—Ya vé usted, señor cura, que estoy ligado por un solemne juramento del que Dios ha tomado nota y que no tengo más recurso que seguir mi peculiar destino.

—Hijo mío; nos has contado cosas singulares y terribles, cosas que no parecen

ser de este mundo. El P. Matías y yo consultaremos sobre tan delicado asunto y cuando lo hayamos discutido todo, sabrás nuestra opinión.

Felipe entonces subió á ver á Amina. Despidió á la criada que la acompañaba y quedó velando su sueño junto á la cabeceira. Trascurrieron dos horas, al cabo de las cuales le llamaron los sacerdotes.

—Hemos tenido una larga consulta, dijo el P. Leysen, sobre esta extraña y quizás sobrenatural ocurrencia. Digo quizás, porque rechazado desde luego las afirmaciones de tu madre, como fruto de su extraviada imaginación y por la misma causa no doy crédito á lo que tú refieres porque la exaltación y disgusto que te produjo su muerte pudieran haber perturbado algún tanto tus facultades mentales; pero como el padre Matías asegura primitivamente haber visto la aparición del Buque Fantasma, con los mismos detalles que tú nos has dado en la leyenda (si así puede llamarse) que referiste hace un rato, creo que no es imposible que haya en todo esto algo sobrenatural.

—No olvide usted que el Volador Holandés no se me ha aparecido á mí sólo.

—Es cierto; ¿pero vive alguno de los que lo vieron? Más esto es de escasa importancia; admitimos que el buque se aparece en virtud de un poder superior.

—Sí, del poder de Dios, replicó Felipe.

—En eso no convendremos tan fácilmente.

te. El demonio, eterno enemigo de la humanidad, tiene también su poder. Pero como este es inferior al otro y se ejercita algunas veces porque el Todopoderoso así lo permite, indirectamente concedo que en ciertas ocasiones ocurran tales portentos. Es pues nuestra opinión, que las revelaciones que dices has tenido, no son del cielo, sino sujeciones del diablo para lanzarte en los peligos; porque si tu misión fuera la que supones, ¿cómo no te se ha aparecido el buque en este último viaje? Y aún dado caso de que le vieras en todos ¿de qué manera íbas á comunicarte con los que lo tripulan, sino son más que fantasmas, espíritus y sombras? Creemos, pues, que debes emplear parte de la herencia de tu padre en misas por su alma; lo cual, tu madre habría hecho ciertamente en otras circunstancias. Después permanece quieto en tu casa y no continúes en busca de un imposible, mientras que el cielo no te dé una nueva señal que pruebe con evidencia que estás en efecto designado para cumplir tal destino.

—Pero mi juramento...

—De eso te dispensa la Iglesia y nosotros en su nombre te damos la absolución. Confía en la Providencia y no hablemos más. Ahora me voy arriba y cuando Amina despierte la prepararé poco á poco, para que no la impresione tu vista. No hay que hablar más del particular.

El P. Leysen salió de la sala y Felipe

quedó discutiendo largo rato con el otro cura, quedando al fin sino convencido, pero plejo. Entonces valió á dar un nuevo paso para desahogarse.

Era ya tarde, el sol descendía por el horizonte y Felipe se encaminó al mismo sitio en que había pronunciado su solemne juramento. El sol estaba á la misma altura; la escena, el lugar y tiempo eran exactamente los mismos. Nuestro héroe sacó la reliquia de su pecho y se arrojó á besándola fervorosamente. Entre tanto el sol se escondió tras las montañas y la noche comenzaba ya á extender su negro manto.

Ningún signo celestial apareció, sin embargo y entonces Vanderdecken se dirigió á su casa más inclinado que antes á seguir las instrucciones del P. Leysen.

A su regreso, subió á la alcoba de Amina, la cual estaba despierta y hablando con los dos sacerdotes. Las colgaduras del lecho estaban medio corridas y pudo deslizarse sin ser visto.

—No puedo creer que mi esposa haya llegado, decía Amina con voz débil.

—Tengo noticias de que el buque ancló ayer en Amsterdam y de que no había novedad á bordo.

—¿Y por qué no ha venido, pues? ¿Por qué no ha traído él mismo la noticia? ¡Oh! Conozco bien á mí Felipe. ¿Está aquí? Diga usted sí, señor cura, pues de lo contrario me voy á morir de pena.

MARINOS ILUSTRES

El Teniente general de la Armada

D. JOSÉ DE CÓRDOVA Y RAMOS

1731 á 1809

No porque este distinguido general saliera poco airoso en el combate naval de San Vicente, deja de ser un valiente y entendido marino digno de recuerdo y estimación por sus servicios.

Nació en Utrera por el año de 1731, é ingresó en la Armada como Guardia-Marina, sentando plaza en el Departamento de Cádiz el 31 de Octubre de 1746.

Los demás empleos de la carrera los fué obteniendo sucesivamente en las siguientes fechas.

Ascendió á Alférez de fragata el 23 de Octubre de 1751; á Alférez de navío el 13 de Julio de 1752; á Teniente de fragata el 3 de Marzo de 1757; á Teniente de navío el 13 de Julio de 1760; á Capitán de fragata el 6 de Agosto de 1767; á Capitán de navío el 21 de Abril de 1774; á Brigadier el 13 de Junio de 1774; á Jefe de Escuadra el 21 de Diciembre de 1782, y á Teniente general el 21 de Septiembre de 1789.

Embarcó como Guardia-marina, en el navío *Invencible*, al terminar sus estudios elementales, y perteneciendo éste á la Escuadra de Reggio, salió para América y visitó á Cartagena de Indias, La Guaira y Puerto Cabello, pasando luego á la Habana; y habiéndose presentado á la vista la Escuadra inglesa del Almirante Knowles, salió Reggio con la suya, trabándose combate el 12 de Octubre de 1748, restituyéndose al puerto; conduciéndose Córdoba con gran valor y serenidad en este su primer combate.

Regresó á España con la flota de Indias á cargo del mismo Reggio y llegó al Ferrol el 13 de Julio de 1749, con los caudales que conducía.

Pasó á Cádiz, y ascendido á Alférez de fragata, navegó en el Océano y Mediterráneo, transportando tropas á nuestras plazas de África, y á poco ascendió á Alférez de navío.

Hizo un viaje redondo á Montevideo, otro á las islas Canarias y de vuelta en Cádiz se le destinó á Cartagena, donde embarcó en la división de jabeques del Capitán de fragata de la Flor, hizo el corso contra los moros.

El 16 de Marzo de 1855, cerca de Alicante, sostuvo un combate de catorce horas contra tres jabeques argelinos de 24, 22 y 14 cañones, que fueron echados á pique, recogiendo 434 tripulantes entre moros y cautivos, siendo nuestras bajas siete muertos, entre ellos el Comandante del jabeque *Gavilán* y un Guardia-marina y 53 hombres más heridos.

Continuó el corso, y ascendido á Teniente de fragata, embarcó en el navío *Vencedor*, de la división de D. Isidoro del Portigo, sostuvo cerca de Málaga un porfiado combate contra el navío argelino *Castillo Nuevo*, el cual echó á pique cogiendo 306 turcos y 56 cautivos, restos de su tripulación de 500 hombres.

Ascendió á Teniente de navío y pasó á América en la flota de Indias á cargo del General Reggio; volvió á Cádiz con caudales en Septiembre de 1761 y quedó desembarcado.

En 1763 hizo un viaje redondo á Filipinas, y á la vuelta pasó al Departamento de Cartagena, donde embarcó con la Escuadra de jabeques de Barceló; el 25 de Enero de 1766, cerca de Málaga, apresó dos jabeques argelinos.

Ascendió á Capitán de fragata y mandando uno de estos buques en la misma división de Barceló, batió y apresó el 29 de Octubre de 1769, cuatro moros en la ensenada de Melilla.

Vuelto á Cádiz salió otra vez en la flota de Indias á cargo del marqués de Casa Tilly; y regresó á Cádiz el 22 de Julio de 1770, embarcando de segundo Comandante en el navío *Astuto*, hizo un viaje redondo al Valparaíso y el Callao.

Vuelto á Cádiz ascendió á Capitán de navío, y de Subinspector de la Escuadra de Casa Tilly, salió el 13 de Noviembre de 1776 para el Brasil, conduciendo al Ejército del General Ceballos; se halló en la toma de la isla de Santa Catalina y la Colonia del Sacramento, y cuando se hizo la paz con los portugueses regresó.

En el gran armamento de 1779 mandó el navío *Argonauta*, que agregado á la Escuadra de D. Luis Córdoba, se halló el 9 de Agosto de 1780, en el apresamiento del gran convoy inglés de 55 velas, sobre el cabo de Santa María.

Ascendió á Brigadier y continuó mandando su navío durante la segunda campaña del Canal de la Mancha, pasando luego al bloqueo de Gibraltar y hallándose en el combate que aquella Escuadra sostuvo contra la inglesa del Almirante Howe, en Octubre de 1782, á su desembarcación del Estrecho.

Cesó en su mando del navío por su ascenso á General, confiándosele el de una Escuadra que cruzó por las Islas Terceiras para proteger el regreso de los buques de América; luego mandó otra de evoluciones para la instrucción de los oficiales en el Océano y el Mediterráneo.

Ascendió á Teniente general por el adelantamiento al Trono de Carlos IV, y en 1795 se le nombró General de la Escuadra de Juan de Lángara con la que operó hasta la paz de Basilea.

Reunida en Cartagena toda la Armada al empezar la guerra contra Inglaterra, y nombrado Lángara Ministro de Marina se encargó de ella Córdoba uniéndose á la del Conde Morales de los Ríos, con un total de veintisiete navíos, varias fragatas y buques menores.

Esta Escuadra era formidable por su número, pero no por su estado, pues le faltaba cerca de cuatro mil hombres en su dotación. Se dió á la vela en Cartagena en 1.º de Febrero de 1797 para desembarcar en el Océano y tomar puerto en Cádiz.

Sobre Málaga recogió un convoy que escoltaba una fragata de guerra; y en Algeiras quedó el Jefe de Escuadra D. Domingo de Nave con tres navíos para proteger al Apostadero de fuerzas sutiles.

El viento era fuerte del Este; entró en Cádiz el convoy y la Escuadra se sotaventó y fué á dar vista al Cabo de San Vi-

cente donde se hallaba la inglesa del Almirante Jerwis con la que trabó combate el 14 de Febrero.

Sabido es el resultado desgraciado de éste, en que fueron apresados por los ingleses los navíos *San José*, *Salvador*, *San Nicolás* y *San Isidro*.

Córdoba peleó en el de su insignia *Santísima Trinidad* contra toda la línea, recibiendo un mortífero fuego que desmanteló el navío y le ocasionó 302 bajas en muertos y heridos y hubiera sucumbido sin el auxilio de los bizarros navíos *Pelayo* y *San Pablo* que mandaban los valientes Capitanes Valdés é Hidalgo de Cisneros, los demás no concurren al combate.

La Escuadra regresó á Cádiz después de la lucha habiendo trasbordado su Jefe primero á la fragata *Diana* y después al navío *Conde de Repla*.

A consecuencia del combate fué depuesto del mando, y se examinó su conducta en Consejo de Guerra, que se reunió en la isla de León, en 1799.

Vino desde Madrid á presidirlo el Capitán General de la Armada Emilio López, D. Antonio Valdés, y lo componían como Vocales los Tenientes generales D. Joaquín Cañaverl y D. Bargo Morales, los Jefes de Escuadra D. Pedro Aufrán, D. Gabriel Guerra, D. Francisco Javier Rovira, D. Antonio Chacón, D. José Bernúdez de Castro, D. Francisco Millán, D. José Adorno, el Brigadier D. Andrés Valderrama y los Capitanes de navío D. Miguel Orozco, don Alonso de Torres Guerra, siendo Fiscal el Jefe de Escuadra, mayor General, D. Manuel Núñez Gamal.

En la sentencia se dispuso que por insuficiencia y desacierto en las maniobras y disposiciones del ataque, quedase privado de su empleo, prohibiéndole también la residencia en la Corte ni en las capitales de los Departamentos de Marina.

Como este castigo era excesivo, y además injusto, se le restableció el empleo por Real decreto de 6 de Enero de 1806, acordando su jubilación con el goce de sueldo de cuartel por su avanzada edad; poco lo disfrutó, pues falleció en 1809 en la plaza de Cádiz, reconociendo todos que había llevado con honor el uniforme, y que aún en el combate de San Vicente demostró un valor heróico, digno de ser imitado.

Añade el General Córdoba en sus *Memorias*, tratando del procedimiento seguido con su abuelo, que duraron más de dos años las causas.

«El General Córdoba, defendido por el Brigadier de la Armada D. Juan Ruiz de Apoca, después Capitán General y virrey de Méjico; el General Conde Morales de los Ríos, Segundo de la Escuadra, y muchos otros Comandantes y Jefes principales, fueron condenados á privación de empleo, por más que con respecto á mi insigne abuelo, quedarán plenamente averiguados y probados en el proceso los extremos siguientes:»

1.º Que se dieron oportunas órdenes á la vez y por señales por el Comandante General de la Escuadra.

2.º Que unas fueron obedecidas y otras no.

3.º Que dió el ejemplo más decidido de valor é intrepidez.

4.º Que los enemigos se retiraron del mar de batalla.

Y 5.º En los días siguientes al combate, huyeron á la vista de nuestras fuerzas.»

Esto no obstante, fué condenado, recibiendo en su persona y en la de los valientes que sufrieron igual suerte, un ultraje sangriento nuestra Marina, por influencia de un valido.

El valiente Churrucá dijo que no se consolaría de la parte que había tenido en un proceso tan infame.

Córdoba fué sentenciado por siete votos contra seis, y á las veinticuatro horas, uno de ellos envió al Ministerio de Marina su retractación escrita.

Dejando la pasión en que el nieto pueda ver la injusticia cometida con su abuelo, lo es realmente, si se dejara sentado que la pérdida de una batalla ha de condenar siempre á un general que se bate con valor y hace cuanto puede por lograr la victoria; mayor será siempre la culpa del gobierno y del Ministro que le da el mando sin los medios de vencer.

Las razones expuestas más adelante por el General Córdoba eran tan concluyentes y de tal peso, que dieron por resultado devolver á todos los empleos de que habían estado separados, con el aplauso de la opinión, que no podía ver con gusto el maltrato que sufrían los dignos marinos que habían prodigado su sangre por la patria en los combates.

Manuel Diaz y Rodriguez.

Madrid 24 de Septiembre 1908.

Un millón estafado.

Ni el Juzgado que entiende en el proceso de la estafa del millón, ni el que actúa para el esclarecimiento de las denuncias formuladas contra la Policía, practicaron ayer diligencia alguna á causa del santo de S. A. R. la princesa de Asturias.

Dícese que el abogado fiscal de la Audiencia, Sr. García Goyena, ha sido designado por el señor presidente de la Audiencia para inspeccionar la marcha y desarrollo del proceso que viene instruyendo el juez, Sr. Ortega Morejón, sobre el escandaloso asunto de las denuncias contra la Policía.

Según una carta de Alicante, que publica *El Nacional* de anoche, el individuo apodado el *Perra*, que se encuentra en el hospital de aquella población, y del que se decía estaba en el departamento de presos casi moribundo, resulta ahora que está, poco menos que sano y bueno, en la sala de distinguidos, situada á la entrada del establecimiento y sin vigilancia alguna.

La mencionada carta pinta al *Perra* como un individuo «rollizo», de complejión atlética, arrellanado en un cómodo sillón, solazándose en amena lectura y como atargado por esa pereza indolencia que acompaña á una buena digestión.

Los cables de los tranvías.

Ayer tarde á las cinco se ha desprendido un cable del tranvía de Madrid en la calle de Serrano, con tan mala suerte que cayó sobre el empleado de la Compañía Dionisio Centenares, de treinta y siete años de edad.

Fuó auxiliado por varias personas, que lo condujeron al Gabinete médico del barrio de Salamanca.

Los facultativos le apreciaron quemaduras de segundo grado, producidas por descarga eléctrica, y conmoción cerebral.

En estado grave pasó al hospital de la Princesa.

PÁJAROS DE CUENTA

El cabo de la Guardia civil Angel Méndez y el Guardia Eduard Albornoz, siguiendo las acertadas instrucciones del jefe de la línea del barrio de Pozas, D. Jaime Elois, detuvieron á María Rodríguez y á Luis Ortega (a) *El Ortega*, autores de varios hurtos consisten en alhajas y ropas, ocupándose llaves para otros de las mastras y de Borja, formones y modelos de otras, habiendo sufrido distintas causas por otros robos.

LADRONES Y POLICÍAS

Ayer á las nueve y media de la mañana compareció ante el Juzgado de la Latina el exdelegado Almería para responder de los cargos que contra él han formulado los autores del robo de la camerista de la Puerta del Sol.

Almería dijo que es completamente falso cuanto se le atribuye de haber recibido dinero de los malhechores en la reunión que éstos celebraron en la calle del Ventorrillo, en donde trataron de la participación que habían de dar á Almería.

El exdelegado negó que se quedara con las papeletas de empeño de alhajas halladas en el registro que hizo en la calle de la Ventosa el día 28 de Mayo último, manifestando que esas papeletas de empeño están unidas á las diligencias que forman parte de la correspondiente causa.

En vista de estas manifestaciones, el juez parece que acordó practicar un careo entre Almería, el denunciante Sotero Alcalá y la amiga de éste, diligencia que no pudo llevarse á cabo por encontrarse los testigos en las respectivos cárceles.

Es seguro que hoy se practicará el careo, que seguramente ha de ser de importancia.

El Ministro de Marina EN EL FERROL

Declaraciones del Sr. Cobián.

Al terminar el Sr. Cobián su visita al Arsenal del Ferrol, ha sido interrogado por los correspondientes que la prensa madrileña tiene en aquella población, para conocer las impresiones que ha sacado de su visita á los tres Arsenales del Estado.

Hablando el Ministro con el correspondiente de *La Correspondencia*, hizo las siguientes declaraciones:

«El resultado de esta visita al Ferrol ha sido satisfactorio para mí, pues encuentro el Arsenal en mejores condiciones que ningún otro para hacer de él una de las primera factorías navales del mundo.»

«Tiene, sin embargo, muchos defectos, originados por la mala organización, por la escasez de los créditos y por la mala aplicación de éstos.»

«Para conseguir la reforma es necesario un plan firme y una voluntad decidida que lo dirija.»

«Se necesita en el Ferrol gastar mucho en la renovación de las herramientas y maquinarias, instalando otras de sistemas modernos y que faciliten el trabajo.»

«Mi propósito es reservar para el Ferrol las grandes construcciones y las reparaciones importantes, por las inmejorables condiciones en que se halla su situación marítima y por los accidentes del terreno, mejor preparado por la naturaleza que por la obra humana.»

«El Arsenal de Cartagena se dedicará á las reparaciones y construcciones de los barcos pequeños, y el de la Carraca tendrá por especialidad la artillería, ampliándola y creando talleres para proyectiles.»

«Todo esto es indispensable que vaya unido al proyecto de creación de la Escuadra, base principal para la reorganización de la Marina.»

«El proyecto mío que es el del Gobierno, representa, por lo tanto, labor larga y pesada, pues la situación del Erario no permite desde luego crear el presupuesto necesario para llevar cumplidamente todas las atenciones y habremos de emprender esta obra aumentando paulatinamente el presupuesto y haciéndolo con la mayor sinceridad para volver por los prestigios de la Marina, divorciada actualmente de la opinión.»

«La deficiencia de los presupuestos obligará á pedir continuos créditos extraordinarios.»

«Yo trabajaré para conseguir que sean debidamente habilitados los puertos militares y perebididos los atrasos no liquidados.»

«Me propongo construir barcos mixtos con el fin de que se complete la educación de los marinos, no involucrando los servicios de diferentes tipos de barcos.»

«Propendré la adquisición de lanchas cañoneras que puedan vigilar la pesca, construyéndolas además los guardacostas precisos y evitando que los buques se estropeen en un servicio impropio de su clase, como ha sucedido con los *destroyers*.»

«En la organización interior, mis propósitos son que «cada cosa» tenga su editor responsable y no siga reinando la confusión que hasta ahora.»

«Esto nos conquistará el aprecio del país, que es indispensable para estar en el poder y llegar á la restauración de nuestro poderío naval.»

Recepción popular.

Verifícase ayer en el Ayuntamiento del Ferrol, la recepción popular en honor del Ministro de Marina.

A dicho acto concurren el Capitán general del Departamento y el alto personal de Marina. El alcalde invitó á representaciones de todas las clases sociales, y al llegar y al marcharse el Ministro la banda municipal tocó la Marcha Real.

Durante la recepción ejecutó varios aires gallegos la magnífica rondalla *Airinos da miña terra*, formada por obreros y dirigida por el señor Pampú.

También asistieron numerosas representaciones de la prensa de Madrid y provincias, que fueron galantemente invitados y atendidos.

Información de Marina

Con el fin de que los jefes y oficiales cumplan en lo sucesivo las condiciones de mando y embarco que fija la ley de ascensos de la Armada en términos que responden al espíritu que la informo y á la reconocida necesidad de que unos y otros perfeccionen constantemente con la práctica sus conocimientos militares y marinos, se ha dictado una Real orden por la que se dispone lo siguiente:

1.º Queda derogada la Real orden de 22 de Noviembre de 1900.

2.º Para completar el tiempo de mando de buque que la ley exige para el ascenso de los Capitanes de navío y de fragata y el

de embarco de los Tenientes de navío de primera clase y de Oficiales, es indispensable que la mitad, cuando menos, se ejerza en buque en tercera situación ó en la reserva de primer grado que establece el nuevo Reglamento de situaciones de los buques.

3.º A los Comandantes de los *destroyers* y torpederos, y en atención al escaso número de dichos buques y al poco tiempo que suelen permanecer armados, sólo se les exigirán respectivamente seis y tres meses de mando ó embarco ejercidos en cualquiera de las segundas expresadas situaciones, para el completo de sus condiciones de ascenso.

El Teniente de navío de primera clase D. José de la Herrán y Puebla, ha sido nombrado Comandante del cañonero *Ponce de León*.

Con motivo del viaje regio á Cartagena y la visita de la Escuadra francesa á aquel puerto, el Gobierno de la República ha concedido las siguientes condecoraciones:

De comendador, al Contralmirante Albacete, Capitán general del departamento. De Oficiales, al Capitán del puerto de Cartagena, D. Rodrigo García de Quesada; al Comandante del crucero *Carlos V*, don Antonio Godínez, y al del *Giralda*, D. Joaquín Barriere.

Y de caballero, al teniente de navío señor Cousillas, que estuvo agregado á las órdenes del vicealmirante Pottier; á don Eugenio Pasquín, ayudante del Sr. Sánchez de Toza, y al Teniente de navío señor Cerverá, ayudante del entonces jefe del Estado Mayor Central.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

El «Montevideo».

Puerto Rico 25.

Ha salido de este puerto para Las Palmas el vapor *Montevideo*, de la Compañía Transatlántica.

El Sultán dedicándose á banquero.

Constantinopla 25.

Es inexacta la noticia dada por algunos periódicos austriacos, anunciando que el Sultán ha garantido personalmente el préstamo de 70.000 libras hecho por el Banco otomano al Montenegro. La verdad es que el Sultán tomó á su cargo el resto de 30.000 libras de los diferentes anticipos hechos á Montenegro por el Banco.

Entrevista de Emperadores.

Paris 25.

En Wiesbaden se hacen los necesarios preparativos para la entrevista que han de celebrar á principios de Octubre los emperadores de Alemania y Rusia.

El Tesoro Argentino.

Buenos Aires 25.

Senado. Contestando á una pregunta el Ministro de Hacienda ha declarado que desde la presentación del Mensaje, al que acompañaba el presupuesto de 1904 la situación económica ha seguido mejorando. La circulación de cartas de Tesorería ha disminuido 3.290.992 piastras en papel. El Tesoro es acreedor por 19 millones de piastras en papel y 82.632 piastras en oro del Banco nacional.

Todos los pagos están al día, sin usar del derecho de girar contra los Bancos hasta la suma de seis millones de piastras.

Barbarie turca.

Frankfort 25.

Está confirmado oficialmente que las aldeas del distrito de Andrinópolis saqueadas ó incendiadas por los turcos ascienden á 37.

Unas 11.000 personas privadas de hogar, que han de aumentar la miseria y prestar nuevos elementos á la insurrección.

Carta notable.

Con motivo de haber sustituido la Cámara de Viena el nombre del papa, quitándole el de Luis de Camoens por el del Rey D. Carlos, el poeta Díaz de Oliveira dirige al Monarca una carta entre cuyos párrafos se lee: «Representa este hecho tal baja de sentimientos de parte de quien lo practicó, creyendo lisonjear á Vuestra Majestad, que si Vuestra Majestad aceptase la sustitución sin una vehemente protesta y sin castigar á los delincuentes en vindicación del mayor poeta de Portugal, aceptaría un desprestigio en vez de un honor.»

El autor pide que sea reintegrado el nombre de Camoens.

«Esto procede, termina diciendo, de un hombre y un Rey leal y honrado.»

INFORMACION POLITICA

Los que regresan.

Hoy ha llegado á esta corte en el correo de Zaragoza, el Sr. Marqués de Vadillo, quien regresa restablecido de la grave enfermedad que puso en peligro su vida.

Los Sres. Moret y Romero Robledo, regresarán á Madrid el 5 ó 6 de Octubre.

Las elecciones.

Con motivo del desfile de Gobernadores civiles que desde sus respectivas provincias han venido á recibir instrucciones del Sr. García Aliz, se han hecho muchos comentarios acerca del cariz que presenta la próxima lucha electoral.

Según parece, ésta va á ser muy empuñada en varias provincias, entre las cuales se encuentran Barcelona, Zaragoza, Teruel y Ciudad Real.

Del 16 al 18 de Octubre próximo se publicará la convocatoria para las elecciones municipales.

Consejo de Ministros.

Mañana por la tarde se reunirán los Ministros en la Presidencia para celebrar Consejo.

Este estará dedicado al examen de los proyectos de ley presentados á las Cortes por el anterior Gobierno.

Se acordará que algunos de aquellos sean modificados, para ponerlos de acuerdo con la política del actual Ministerio, y otros serán retirados definitivamente, por no admitir ese arreglo.

El Consejo examinará también la nueva organización que para la policía propone el Sr. García Aliz.

Patentes limpias.

Los Cónsules residentes en Marsella han recibido hoy una comunicación del Gobierno francés, en la que se les comunica que, con arreglo á las prescripciones de la ley de Sanidad, la peste bubónica puede considerarse desaparecida de Marsella.

Dicha comunicación ha sido transmitida

al Gobierno por nuestro Cónsul en la referida población, y en vista de su contenido, se ha telegrafado á las autoridades sanitarias de los puertos para que admitan libremente á los buques procedentes de Marsella.

También se ha autorizado al Cónsul para que expida patentes limpias.

El Sr. Villaverde á San Sebastián.

Conforme estaba anunciado, el domingo próximo saldrá para San Sebastián el jefe del Gobierno.

Llevará el Sr. Villaverde á la firma del Rey varios decretos, entre los que figurará el relativo á la reorganización de la Policía.

Del jueves al viernes de la semana próxima regresará el Sr. Villaverde, siendo probable que desde Valla loid venga acompañado el Sr. Alba, quien ya se encuentra bien del accidente que sufrió hallándose el Rey en dicha población.

Un Motín.

En el Ministerio de la Gobernación se ha recibido hoy el siguiente telegrama oficial: Logroño 25.

Gobernador á Ministro: Comandante puesto Guardia civil Briones me participa que en el inmediato pueblo de Rodero se había alterado el orden con agresión á una pareja de la Guardia civil que estaba allí, lo cual resultó sin novedad.

El comandante del puesto de Haro que está cerca de Rodero, llegó con quince números, y me dice que reina completa tranquilidad, que los amotinados cortaron corriente eléctrica del alumbrado público y rompieron algunos cristales de casas particulares.

Jefe Comandancia sale ahora, para instrucción del sumario y detención de los culpables.

NOTICIAS

El domingo próximo, á las tres de la tarde, celebrará sesión pública la Real Academia de Medicina, para dar posesión de plaza de académico numerario al Sr. D. Luis Ortega Morejón. Le contestará, á nombre de la Corporación, el Sr. D. Antonio Espinosa.

Según participa á la Dirección general de Sanidad el Embajador de España en París, no ha ocurrido ningún nuevo caso de peste bubónica en el Norte de Nueva Caledonia desde el 26 de Julio último, pudiendo considerarse como terminada la epidemia en dicha colonia francesa.

El próximo domingo, 27, se celebrará una carrera de andarines de Bilbao á Durango. Uno de los andarines es bilbaíno y el otro guipuzcoano.

Meritorio.—Se necesita un chico de 14 á 16 años. Más informes en la Administración de este periódico.

El día 27 del actual se verificará la primera ascensión del magnífico globo *Portugal*, que dirige el famoso Capitán Mr. E. Carton, quien realizará, con el proyectado, el viaje á las alturas número 233.

El espectáculo estará dedicado á la Asociación de la Prensa, á la que ha invitado Mr. Carton para que designe un socio que quiera acompañarle en la ascensión con otro periodista que lo ha solicitado.

La ascensión se efectuará en los Jardines del Buen Retiro.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY, and PRECIO. Lists various financial instruments and their prices.

CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO. Paris á la vista, (beneficio) 34,95. Londres á la vista libra esterlina 39,66.

Bolsin. Á LAS CUATRO Y MEDIA. Fin de mes, 77,97. Idem próximo 78,15.

PARIS 25.—Apertura de la Bolsa de hoy: Exterior Español, 91,77. 8 por 100 francés 96,60. LONDRES 25.—Exterior Español 90,62.

Espectáculos para mañana.

Apolo.—A las 8 y 3/4.—Dolores.—El puño de rosas.—Colorín colorado.—El terrible Pérez.

Zaruela.—A las 8 y 3/4.—El famoso colirio.—Venus-salón.—Los hijos del mar.—El capote de paseo.

Cómico.—A las 8 y 3/4.—Los desamizados. El pícaro mundo.—Chateaux-Margaux.—El mozo cruto.

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 a la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El *Cyclostyle* automático, imprenta portátil, muy útil a los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—El *Electrotherm*, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y diagramas 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

JAVIER DE SALAS

Teniente de navío.

PRECIO: 10 pesetas.

Los pedidos a la Administración de este periódico.

A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1837. **Berlin-Tegel** 5.000 operarios.

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

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

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

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

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 BAYONA 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.

Ácete del doctor BARRINAT de la Habana, para las cañas. Se vende en la droguería de Ferrer y C.ª, de Barcelona.

RECARTE HIJO

ALMACENISTA

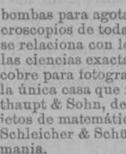
Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15 MADRID

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 ferroprensado 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, Escaladoras 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 fotografiados. 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 Salmiraghi, de Milán; en estuches 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.



bombas para agotamientos, Escaladoras 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 fotografiados. 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 Salmiraghi, de Milán; en estuches 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?

EL ANAGLYPTA es un artículo decorativo de gran renombre, desconocido en España, ha sido importado exclusivamente por esta casa.

Para el decorado de techos, paredes, estancias, etc., etc.

Para Orises de Comedores, despachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera o el linoleum.

Se coloca en blanco, decorándose a satisfacción del cliente, resultando los colores con tal tersura y brillantez como no se consigue con ninguna otra materia.

No pesa, no se abre y se coloca con gran rapidez.

Interesa sea conocido por las personas de buen gusto, ya sea para el decorado de estancias económicas y de estéticas hacen que sea preferido para el decorado de lujo.

EL ANAGLYPTA sólo se vende en el almacén de papeles pintados de **R. Rebolledo**, 22, Arcoval, 22. Teléfono, 201.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.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 Eynston.

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.ª 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.ª 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.ª, donde encontrarán, todos los que a ella acudan, inmejorable 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 expone 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.

PAPELERÍA

Objetos de escritorio

de Eugenio Alonso.

22, CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 22.

ARTÍCULOS PARA OFICINAS

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

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.

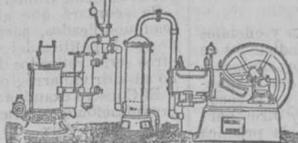
Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

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.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, 6 sean: 8 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 30 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente a Puerto Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MEXICO.—Servicio del Norte. Servicio mensual a Veracruz, saliendo de Bilbao el 16 de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para L'Havana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEXICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 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, Cuzco, 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 Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

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

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Marrácn, 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 Tángor: 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 examinará 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 reducidos.

TALLERES: Corredera baja, 20.

TÓNICO-GENITALES DEL DOCTOR MORALES

Célebres píldoras para la segura curación de la DEBILIDAD, ESPERMATORREA Y ESTERILIDAD.

Cuentan treinta y cinco años de éxito y son el asombro de los enfermos que las usan. Venta en las principales boticas, a 30 reales caja, y por correo.

Doctor Morales, especialista

Carretas, 39.—MADRID

CHOCOLATES FINOS CAFES AROMÁTICOS VENANCIO VÁZQUEZ DESPACHO, CUATRO CALLES