

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.161

Redacción y Administración,

Madrid, Viernes 2 Diciembre de 1904

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

LA PIEDRA DE TOQUE

Si el Sr. Maura deseaba conocer la opinión de los partidos gubernamentales, antes de proceder á la redacción de un proyecto de Ley para la creación de la flota que ha de constituir la defensa naval de España, no hay duda ya de que su deseo se va á satisfacer cumplidamente, si se acepta la discusión del artículo adicional que el Barón del Sacro Lirio ha presentado á la Mesa del Congreso, firmado por representantes de todas las minorías, á fin de que se agregue en concepto de transitorio al proyecto de reformas navales del Gobierno.

En dicho artículo adicional se preceptúa que el Ministro de Marina presente, tan luego como sea posible, y antes de los cuatro meses subsiguientes á la aprobación de la Ley de reformas navales, el proyecto de Ley de Escuadra, que con arreglo á lo establecido en el art. 4.º, deberá formar el Estado Mayor de la Armada.

La forma en que esta adición se propone es categórica y no deja lugar á dudas, respecto á su intención, que es impedir el aplazamiento que determina el proyecto de reformas para la constitución de la Escuadra, la que, cuando menos, debe aprobarse al mismo tiempo que la Ley constitutiva de los servicios que tanta prisa hay por sacar adelante, sin duda porque se trata más de satisfacer ambiciones personales que de establecer la defensa naval del país, que es lo urgente.

La iniciativa del Barón del Sacro Lirio merece aplausos y la Marina debe agradecerle, así como el país á cuyo provecho va dirigida, y el Gobierno, so pena de caer en una contradicción gravísima descubriendo entonces aviesas intenciones, está en el deber de aceptar, no sólo su discusión, sino también en el de interesarse porque se apruebe y se añada ese artículo al proyecto que ha presentado; toda vez que en lo que va de debate han hecho fuerza los patrocinadores y defensores del proyecto utilizando el argumento de que una vez constituido y en funciones el Estado Mayor, este organismo será el que redacte el proyecto de Ley de Escuadra.

Por lo tanto, la proposición del Barón del Sacro Lirio encaja perfectamente en los propósitos del Gobierno, tanto por lo que preceptúa, como por lo que se refiere á que los diferentes partidos políticos que tienen representación en el Parlamento emitan su opinión acerca de la constitución de la Escuadra que la defensa naval de España requiere y de los medios de crearla y sostenerla, á fin de que la solución de tan vital problema de la existencia de la Patria, adquiriera, como así debe ser, un carácter nacional y sea desarrollada por todos los Gobiernos, como es de necesidad absoluta que suceda.

Estas razones, que son, á lo que parece, las que se dice entrañan el enigmático artículo 1.º del proyecto de reformas navales, que es en manos de la Comisión y del Gobierno la caja de Pandora, para salirse de argumentos con qué responder á los que ponen de relieve las grandes deficiencias del proyecto, no pueden, después del giro que la discusión ha tomado, desatenderse, y nos afirmen en la idea de que el Gobierno aceptará el artículo adicional presentado por el barón del Sacro Lirio y aprovechará la ocasión á fin de que, acerca de este extremo, se abra un amplio debate.

Debate que, aunque demore la aprobación del proyecto, ha de ser útilísimo en primer término para el mismo Gobierno, si es que efectivamente abriga el propósito de fomentar la defensa naval del país creando una Escuadra, puesto que tanto ha alardeado de haberle detenido para hacerlo así la falta de ambiente público y el temor de no hallar apoyo en el Parlamento entre los demás partidos.

Ahora puede esclarecerse perfectamente el estado de opinión en el país y en el Parlamento respecto á esa cuestión, que ha sido el primero en proclamar vital para la existencia de la nación el Presidente del Consejo de Ministros; y nada debe importarle que se retrase un poco la aprobación del proyecto de reformas y de servicios navales, si es con el fin de completarlo y darle un carácter de utilidad para la defensa naval de que hoy carece, causa principal de que se le censure y mire con indiferencia.

La adición presentada por el barón del Sacro Lirio nos va á dar á conocer con claridad lo que realmente se propone al Gobierno en el proyecto de reformas navales, pues es la piedra de toque para aquilatar sus intenciones.

La Sociedad Geográfica.

El 6 del actual, á las nueve de la noche, se renne esta Sociedad para oír al Sr. Otto

Nordenskiöld, explorador de la región antártica, á quien la junta directiva rogó que viniese á Madrid para darnos noticia verbal de su famosa expedición.

El 7, á las doce y media de la tarde, se verificó en el restaurant Inglés de la calle de Sevilla, el banquete acordado en honor del ilustre viajero.

Los socios y demás personas que deseen concurrir á él, pueden inscribirse en la librería de D. Fernando F.ª, Carrera de San Jerónimo, 2, hasta las seis de la tarde del día 6, y en la secretaría de la Sociedad (León, 21), hasta la hora en que termine la conferencia del Sr. Nordenskiöld.

La cuota personal es de 25 pesetas.

ARTE NAVAL

Dimensiones de los grandes buques.

Un ingeniero americano Mr. Corthell, ha dado una idea de lo que serán los buques dentro de medio siglo, si la ley de desarrollo continúa como hasta ahora.

Ha trazado la curva representativa de cada una de las dimensiones de los 20 mayores buques del mundo, en diferentes épocas de tiempos pasados y ha construido la prolongación de estas curvas, teniendo en cuenta la parte conocida de las mismas, observando que la continuación no presenta ninguna deformación brusca.

He aquí el resultado de sus observaciones: 1848. Toneladas totales: 1430; eslora, 70,1; manga, 11; puntal, 7,1; calado, 5,1; velocidad, 9,2 millas.

1873. Toneladas totales: 4.413; eslora, 118,9; manga, 13,7; puntal, 8,6; calado, 7,3; velocidad, 13 millas.

1887. Toneladas totales: 4.900; eslora, 140,2; manga, 13,7; puntal, 9,1; calado, 7,3; velocidad, 15 millas.

1891. Toneladas totales: 6.396; eslora, 154,5; manga, 16,6; puntal, 9,4; calado, 8,2; velocidad, 17,2 millas.

1898. Toneladas totales: 10.717; eslora, 164,9; manga, 18,6; puntal, 11,9; calado, 8,8; velocidad, 18 millas.

1923. Toneladas totales: 24.000; eslora, 233,2; manga, 24,4; puntal, 12,5; calado, 9,4; velocidad, 21 millas.

1948. Toneladas totales: 30.000; eslora, 304,8; manga, 30,5; puntal, 13,1; calado, 10; velocidad, 24 millas.

El tonelaje, la eslora, la manga y la velocidad se está viendo que efectivamente aumentan, pero ¿ocurrirá lo propio con el calado?

Hay que considerar que en ese caso resultarían buques poco prácticos por no poder entrar en la mayoría de los puertos comerciales, ni podrían atracar á los muelles de las dársenas. Claro es que se aumentará la sonda de los puertos por medio del dragado; pero estas operaciones son largas, caras y no son fáciles en muchos puertos.

Y si es verdad que los puertos hay que hacerlos para los buques, esto es hasta ciertos límites, pues la economía que encuentra el comercio con los barcos de gran tonelaje, se encontraría anulada por los inmensos gastos de construir puertos especiales.

Caciquismos vergonzosos.

Ha sido votada la proposición incidental del Sr. Villanueva sobre el asunto de Carcabuey, no tomándose en consideración por 106 votos contra 57; pero á pesar de eso, su triunfo moral es indiscutible.

Ha quedado bien definido que no es propio de los partidos de gobierno modificar las leyes para corregir los vicios del caciquismo, sino que es preciso también modificar la conducta, pues otra cosa es burlarse escandalosamente del país.

¿Se modifica la conducta en los actuales gobernantes? Esos 57 votos dicen que no; y ahí está el triunfo moral de la proposición del Sr. Villanueva, que ha escrito con botones de fuego sobre la frente del Gobierno un estigma imborrable.

Todas esas teorías huera de apreciar con distinto criterio que las oposiciones, lo que es la opinión, son sofismas demasiado burdos. En materia de moralidad política no debe haber más que un criterio; el de la honradez política inmaulada.

Sancionando ahora los abusos cometidos por los caciques de aldea, en nombre de una moralidad ficticia se sientan precedentes funestos, pero de todos modos el desahogo con que se defienden esos mismos abusos es una demostración anticipada de que tan nefasta política no prevalecerá. Las leyes cuando no se violan; y ciertamente cuando este Gobierno desaparezca, el que le suceda no se considerará obligado á mantener sus criterios acomodaticios.

Con otros hombres, esto es, con otro Gobierno, otras Cortes y otra mayoría, el criterio defendido hoy por el Sr. Villanueva prevalecerá y tendrá fuerza de ley, en desagravio de la moralidad política, hoy «criteriada» con el embudo del convencionalismo ministerial.

Lo que ahora sucede es sencillamente demolidor, y no será floja el día de mañana la tarea de los liberales si han de restablecer la norma de legalidad que ahora con esas interpretaciones y casuismos aparece completamente velada.

Los republicanos van á intervenir también en estos debates y podrá ponerse en claro que todo ese farrago de reformas en la Administración local que los ministeriales tienen constantemente en boca como remedio heroico á los caciquismos vergonzosos, no es ni más ni menos que un señuelo para engañar incautos.

La verdadera opinión, la que no se fabrica al calor de la nómina, ha fallado ya ese pleito de la moralidad política, y por mucho que hagan y digan los ministeriales no podrán conseguir que lo negro parezca blanco.

El Sr. Villanueva puede estar, no sólo satisfecho, sino orgulloso, porque ha arrebatado á los ministeriales el antifaz; y ahora, con sus votos de mayoría y todo, no pueden quitarse de encima ante el juicio inapelable de la opinión honrada el samborito de sofisticadores.

DECEPCIONES

LA RICA MATANZA

Los embutidos están á la orden del día. Hay que ver las expendedorías de este sustancioso producto, que pone los dientes de los gastrónomos empedernidos más largos que la esperanza de un cesante.

Matemáticos insignes podrían, si quisiesen, así como le cuentan los pelos al diablo, y suman el número de estrellas que hay en el cielo, averiguar el número de kilómetros de embutido que, con el fausto motivo de la clásica y bullanguera matanza, se confeccionan en la presente época.

«Pero... ¡oh decepción! No todos los embutidos son lo que parecen. Los apariciones engañan, y con ellos suele ocurrir con desconsoladora frecuencia lo que con ciertos individuos, que los ve uno muy «embutados» en su gabán de pieles y luego resulta que no son duques ni marqueses, sino unos pobrecillos chaputinas que no tienen ni para hacer cantar á un ciego.

Longanizas hay que no tienen de tales más que el nombre y la fachas; y si bien el aspecto es seductor, los interiores ocultan decadencias lamentables. Un estudiante de Derecho, que vive en una casa de huéspedes, barata, encontró el otro día en el interior de un trozo de salchicha, de poco más de tres pulgadas de eslora, lo siguiente: un hilo de algodón de zurcir; dos lentejas; un trozo de pañillo de cenbro para la dentadura y un botón de guante.

Los embutidos lo admiten todo; y unas veces por abaratar el género, otras por descuido, las más por avaricia industrial, albergan en sus entrañas verdaderas curiosidades.

Por eso es indecible la satisfacción que todo hijo de vecino recibe cuando le envían desde el pueblo el correspondiente agasajo de la matanza. ¡Eso sí que son chorizos y morcillas de verdad, y sobre todo, de confianza!

El talón ha venido en carta certificada para que los curiosos del correo no puedan fugarlo. ¡Qué alegría, qué satisfacción! De antemano se retienen los «deudos, amigos y relacionados».

Hay que ir á la estación á recoger el «bulto» que viene facturado en doble pequeña; y la primera operación es que le pongan al interesado el «conocimiento», lo que suele ser bastante difícilísimo, porque el que más y el que menos... carece de él.

Se necesita para ello un industrial ó comerciante, con casa abierta, y cuya firma y sello esté «contrastada»; y luego bien, planto á la estación. ¡Qué sudores, qué fatigas, qué ir y venir de la Coca á la Mecca, antes de que el «conjunto» de los embutidos quede en las propias y mismas manos del consignatario!

¡Dichosos chorizos! Ya llegaron, es decir, ya están camino del hogar doméstico; no falta más que un pequeño trámite, el aforo de puertitas; porque lo que es pensar pasarlo de ocultos, ó sea de matute, es pensar en lo imposible.

Esos son embutidos, y lo demás ¡música! Hay que verle las entrañas al bulto, y como es consiguiente hay que irse á él, para pagar lo justo. Ya ha saltado la tapa, ya está al descubierto el contenido.

¡Horror! Durante el viaje ha habido suplantación. En vez de morcillas y chorizos vienen trozos de arena mojada y algunas piedras, cuidadosamente envueltas en papel de periódicos... ¡Por vida de...!

Está escrito que en Madrid no se puede saborear el rico embutido legítimo, ni haber el buen vino de la región donde ha nacido el burlado. Preciso es resignarse á las salchichas con incrustaciones y pasar por las horcas caudinas.

Después de todo, ¿no es eso lo que ocurre siempre? ¿Acaso ¿ese verdad tanta belleza en ninguno de los órdenes de la vida pública madrileña? ¿Qué razón hay para que los directores políticos, ponga por caso, sean malos y los embutidos sean buenos? Eso sería un monopolio intolérable.

Abel Imart.

POLÍTICA

OBSTRUCCIÓN DE DIGNIDAD

Los liberales y los demócratas que tienen asiento en el Congreso, á los cuales es lógico pensar ayudarán de buen grado los republicanos, se proponen emendar los yerros cometidos en el Senado con motivo de la votación del Convenio con la Santa Sede.

Este es un asunto en el que se ventilan grandes intereses de todas clases, no de presente, sino para el porvenir; y si por disciplina política se está viendo que muchos conservadores votarán ese pacto, aun contra sus convicciones, al igual de como ha sucedido en la Cámara alta; los liberales, demócratas y republicanos no están en ese caso y se disponen, á lo que se ve, á hacer obstrucción á ese proyecto de ley.

Ya no es tiempo de discutir si la obstrucción es procedimiento adecuado ó no en los partidos serios; esa es una logomancia buena para quienes en el arte de manejar el sofisma son maestros consumados. La obstrucción se debe hacer y se hará. Eso es lo que dicen los elementos todos de la izquierda liberal del Congreso.

Si el Convenio con Roma viola la Constitución y el Concordato; si contradice y arruina el espíritu y la obra liberal realizada á costa de tantos esfuerzos en el siglo XIX; si prepara un período violento de consecuencias fatales en el desenvolvimiento político y social, como repetida y solemnemente han declarado en discursos, conferencias y periódicos los más significados personajes de la rama liberal, ¿por qué el obstruccionismo en el Congreso no ha de considerarse como obra de dignidad, de patriotismo, de resolución inquebrantable? Piensa, y piensa bien el *Diario Universal* verbo de los liberales de la Cámara popular, que la minoría democrática del Congreso no imitará la conducta de sus corre-

ligionarios del Senado, en lo que se relaciona con ayudar indirectamente á que por procedimientos reglamentarios pudiera aprobarse, como se aprobó el pacto con Roma.

Abriga esa seguridad tan digno colega considerando que el marqués de la Vega de Armijo no querrá emborronar la hermosa página de sus bodas de oro parlamentarias con un acto de esa naturaleza; y que el señor Canalejas, cuando se plantee esa discusión en el Congreso, no querrá, después de lo ocurrido en el Senado esquivar las recelosas miradas de la opinión impacientes porque se confirmen más sus esperanzas que sus temores.

No; no es posible dudar. Toda la masa liberal del Congreso discutirá, se opondrá y habrá obstrucción de dignidad y de patriotismo al Convenio con Roma, que no puede ni debe prevalecer por prestigio y decoro de la España constitucional. Lo ocurrido en el Senado ha sido inaudito, incomprensible, fatal, pero como dice oportunamente el indicado diario, no es irreparable. El Convenio pasa desde el Senado al Congreso y allí lo enterrarán los liberales, los demócratas y los republicanos.

Crear otra cosa sería pensar en la posibilidad de que los más ardientes defensores de la libertad, del derecho y de la fe constitucional, desertasen de su puesto de honor.

Cuestión terminada.

Ha terminado satisfactoriamente la cuestión personal entre el Capitán General, que cesa, señor March y el socio del Tiro Nacional, Sr. Girauta.

Conocida ya por los padrinos de ambos señores la resolución, en virtud de la cual cesa en la Capitanía General el Sr. March, se reanudaron las interrumpidas negociaciones, planteándose, desde luego, el dilema de si en los sucesos ocurridos en el polígono del Tiro el día 21 de Octubre, hubo ó no ofensa personal para el General March.

En vista de la disparidad de criterios se acordó, por ambas partes, someter el asunto á un árbitro, nombrando al General D. Vicente Beltrán de Lis para este puesto.

Acopiado el encargo por dicho señor, después de estudiar el asunto, manifestó que no existía, á su juicio, ofensa alguna y, por tanto, debían *ipso facto* darse por terminadas las negociaciones.

Los representantes aceptaron el fallo, levantándose la correspondiente acta.

El General March, saldrá el sábado para Madrid.

El nombramiento de Capitán General recaído en el General Frauch, ha sido muy bien recibido, por recaer en persona que cuenta con generales simpatías.

Las calderas Belleville y Nielausse EN FRANCIA

Algunas de las declaraciones hechas por el Ministro de Marina de Francia en el curso de una interview con el redactor de *Le Matin*, ponen en claro el por qué de ciertas acusaciones lanzadas contra determinadas calderas de construcción nacional por un Jefe del Cuerpo de Ingenieros navales, convertido de algún tiempo á esta parte en tornavoz de los que avivan una campaña que perjudica en primer término á la industria naval francesa.

Para que nuestros lectores conozcan las manifestaciones de M. Pelletan en un asunto que tanto agita á los técnicos de la nación veínea, copiamos la parte más interesante del interview:

—Ya que V. E. habla de calderas, ¿podría decirme lo que hay de cierto en las fuertes acusaciones de que V. E. es blanco?

—Nada hay de verdad en todo ello. Para extravíar á la opinión se han valido de documentos trucados, pero yo poseo todos los documentos auténticos y no me será difícil llevar el convencimiento de mi buena fe á la Comisión de Marina. En Francia empleamos para los grandes buques de la Marina de guerra, dos tipos de calderas, Belleville y Nielausse, que son excelentes. Hay otros constructores que tienen calderas para vender y les descontenta que no se tome su mercancía, que es inferior ó no responde á las necesidades de los buques de gran porte.

Lo más sensible en esta campaña de las calderas, es ver que un jefe del Cuerpo de Ingenieros navales no haya temido desacreditar los tipos de que hablo, cuando poco tiempo há todavía recomendaba su empleo exclusivo; por este hecho, hace perder á la industria francesa el abastecimiento á las marinas italiana y griega. Era la sola industria naval que seguía aprovisionando al extranjero; ¡un francés nos lo hace perder!

El jefe de quien V. E. habla, creo esperaba su promoción á un grado superior. Todo está en eso. Yo he ascendido á otro porque me parecía poseer mejores títulos. La promoción es una cosa delicada y difícil de contentar á todo el mundo.

Sin comentarios por nuestra parte.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CCLXVI

Como ya dijimos en el anterior artículo, á las dos y media de la tarde fondeó en Orán la fragata *Victoria*, y á las tres bajó á tierra el Contraalmirante D. Nicolás Chicarro con su ayudante, encontrando en el muelle al Comandante de la fragata *Carmen*, acompañado del Cónsul y del Vicecónsul españoles, que acababan de llegar á Orán, á donde habían reclamado ya del Ge-

neral gobernador y del Prefecto, no solamente la *Numancia* y las personas que conducía, sino también sobre la inconveniencia de que arbolara la bandera francesa un buque, que no había perdido la nacionalidad española, por muy insurrectos que fueran los que con él iban.

Como el Contraalmirante español llevaba formulada la reclamación por escrito, se dirigió á ver al General gobernador de la Colonia, acompañado de los Cónsules y esta autoridad le recibió con mucha cortesía, y enterado de la reclamación, manifestó haberla ya puesto en conocimiento del Gobernador general de Argelia, cuyas órdenes esperaba y le comunicaría al momento, esperando serían favorables para la entrega del buque; no así de las personas que, consideradas como autores de delitos políticos, no había derecho á la extradición, mientras no se probara eran también reos de delitos comunes.

Que el arbolador la *Numancia* el pabellón francés había sido por disposición del señor Almirante de la *Ecuador* de la Argelia; pero que también se había puesto en su conocimiento la protesta que se había hecho de esto, y que creía sería atendida, sintiendo mucho no poder determinarlo por sí.

En fin, este señor tuvo tantas atenciones y demostró tanto interés en la demanda, que el General Chicarro le quedó agradecido; por él mismo se supo que pasaban de dos mil las personas que condujo la *Numancia*, entre las cuales había muchas mujeres y niños. Concluida la entrevista, salió el Almirante español con los cónsules á visitar al prefecto de la Colonia, y no estando éste en su casa regresó á bordo.

En la mañana siguiente no arboló ya la *Numancia* ningún pabellón, y á las diez y media recibió una comunicación referente á la entrega de la fragata, pero no de las personas, y comprendiendo que ésta sólo se podría verificar por la vía diplomática, siendo, por lo tanto, cuestión de mucho tiempo, quedó satisfecho con la entrega de la fragata, deseando sólo que ésta se verificara lo más pronto posible.

A las doce del siguiente día (16 de Enero de 1874) entró en el puerto de Orán una fragata blindada francesa, con insignia de Contraalmirante.

Cuanto fondeó mandó el español sus ayudantes á ofrecerle sus respetos y le saludó con trece cañonazos, que contestó inmediatamente.

Después de comer la gente pasó el Contraalmirante Chicarro á bordo á visitarlo y le notificó traía orden de su Gobierno para entregarle la fragata, la cual se efectuó á las once de la mañana del 17, de cuya entrega se levantaron cuatro actas, una de las cuales se acompañó original al señor Ministro de Marina.

Es imposible figurarse el estado de abandono y suciedad en que se encontraba el buque, con todas las armas cargadas y regadas de pólvora y cápsulas todas las cubiertas y una porción de guarda-cartuchos llenos por todas partes.

Concluido el acto de la entrega, tomó posesión del buque el Capitán de fragata más antiguo de los que allí había, D. Rafael de Aragón, segundo Comandante de la *Carmen* y de segundo Teniente de navío de primera clase, D. Francisco Alarcón; dos Tenientes de navío de segunda clase, dos Alféreces, un segundo médico, un ingeniero, un Alférez de Infantería de Marina, un sargento y cuarenta individuos de tropa, cuatro condestables, nueve cabos de cañón, siete maquinistas, treinta fogoneros, seis contramaestres y 150 individuos de marinería que habían sido nombrados de antemano.

El parte del General Chicarro termina de este modo:

«No sé, Excmo. señor, si habiendo disparado la batería de estribor cuando tuve la *Numancia* tan próxima, hubiera conseguido rendirla; pero de lo que no me cabe dudas es que no hubiese salido del puerto de Cartagena, si yo hubiera sabido oportunamente el armisticio, que debió verificarse el 11, en cuyo caso el 12 por la mañana no hubiese ido á hacer carbón, sino que hubiera permanecido frente á la boca del puerto observando todos los movimientos que hiciesen en él y terminado el plazo hubiese forzado con la *Ecuador* el puerto, en cuyo caso hubiésemos tenido la gloria, no sólo de que no saliesen los buques insurrectos, sino de ser los primeros que hubiésemos entrado en Cartagena.»

Excuso encarecer la conveniencia, la necesidad de que el Comandante General de la *Ecuador* hubiese tenido oportuno conocimiento del armisticio, que siguió á la entrega del castillo de Atalaya, no dudo que se intentará, atendida la importancia del suceso y la conferencia tenida en Portman con el General en Jefe, en la cual nos ofrecimos darnos las noticias que considerásemos convenientes á las operaciones, y cuando tenía medios fáciles y seguros de comunicarse con la *Ecuador*, al poner yo á sus órdenes un Teniente de navío, un Capitán de Artillería de la Armada, dos subalternos y 50 hombres, y porque bien lo merecían, más de cuatro meses de penalidades y de continuos trabajos sobre esta plaza, el galardón de apoderarse de ella y de los buques insurrectos, pero la verdad es que no llegó á mi poder este aviso, sino tres horas y cuarto después de haber terminado el armisticio, y esta lamentable circunstancia nos privó de tal gloria, que bien merecida teníamos.

Lo mismo al señor Contraalmirante general Gobernador de la plaza, prefecto y todas las autoridades francesas las he encontrado muy propicias y complacientes, tanto para la entrega del buque, como para cuanto hemos necesitado; y con respecto á los Comandantes de los buques, jefes, ofi-

ciales y tripulaciones de ellos, no puedo menos que recomendarlos a V. E. por su brillante comportamiento y entusiasmo en todo el tiempo que duraron las operaciones, y especialmente cuando han visto la ocasión de batirse.

El Comandante nombrado para la Numancia, su segundo, oficiales y demás individuos de ella, no han descansado un momento hasta dejar dicho buque en disposición de navegar, y de esta fragata (la Victoria) se les ha proporcionado toda la gente que les fué necesaria para las faenas de cadena, carbón, etc., cuya actividad nos ha proporcionado ponernos en movimiento á las cuatro y media de la tarde del 18, navegando toda la noche los tres buques en conserva y á muy poca máquina, porque la Numancia, sin duda por no tener bastantes fogoneras, no podía levantar todo el vapor que necesitaba para aumentar su andar.

A las siete menos cuatro fondó en este puerto con la Victoria, y á las nueve menos cuarto la Numancia, sin que le ocurriese novedad en la navegación.

Todo lo que tengo el honor de manifestar á V. E. para su conocimiento.

Dios guarde á V. E. muchos años.

A bordo de la fragata Victoria, 20 de Enero de 1874.—Excelentísimo señor.—Nicolás Chicarro.

Excmo. Sr. Ministro de Marina: El General López Domínguez, en su Memoria sobre el Sitio de Cartagena, impresa en Madrid el año 1877, destruye los cargos del Contralmirante Chicarro, puesto que avisó oportunamente y si no llegó á tiempo el aviso, no fué ciertamente por su culpa; ya han pasado los hechos hace muchos años y después de todo vale más que no se hubieran echado á pique los buques ni fusilado los tripulantes, que después de todo eran y son españoles; la Numancia presta todavía servicios, y algunos de los que en ella escaparon los prestan también como jefes en el Ejército. Del mismo parte copiado se deduce que tal vez la Numancia no hubiera pasado si se le ataca con más ahínco, y en vez de dirigirse á Orán, donde presumía iría este buque, la Victoria y la Carmen recalaron en puertos inmediatos á la costa reconociendo ésta, y claro es que cuando fueron á Orán hacía más de veinticuatro horas que había desembarcado la tripulación y el pasaje de la Numancia, y púestose en salvo.

No diremos que esto fué de propósito, sino que una casualidad providencial les salvó y esa desdicha menos hay que registrar.

En este mismo año de 1874, reanudóse la guerra civil carlista, en la que también prestó brillantes y buenos servicios nuestra Marina de guerra, como hemos de ver en sucesivos artículos.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 2 de Diciembre de 1904.

Excursiones submarinas.

Hace muy pocos días tuve el gusto de leer el admirable artículo del insigne Echeagaray, referente á un nuevo submarino explorador, y aunque por sus bien escueltas crónicas científicas, tiene ya los lectores algún conocimiento de lo que los buques submarinos son y significan, la historia de éstos es poco conocida por la generalidad, y voy á tratar de ampliar aquí, escribiendo sobre un curioso tema que no deja de ser de actualidad á causa de la guerra en Egipto y Oriente.

Haremos con ese objeto algunas excursiones submarinas, si mis amables lectores la tienen á bien, y me sumergiré con ellos, conduciendo los por un momento bajo la superficie del mar, esperando tengan confianza en este su cicerone, que desde luego responde de que nada malo les ha de suceder.

Supongo no se asustarán, y menos aún cuando sepan que allá por el año 332, antes de nuestra era, se utilizaron en el sitio de Tiro, apareciendo en todas las campañas marítimas de Alejandro de Macedonia.

Deben saber también para su seguridad, que Barcelona, en tiempos de Carlos V, hacia el año 1538, conoció ya máquinas en forma de pequeños buques, con las cuales los hombres podían recorrer bastante distancia navegando bajo el agua.

Para estimularlos con el ejemplo, les diré que el año 1820, todo un Rey de Inglaterra, Jaime I, navegó por el Támesis en uno de los submarinos construidos por su amigo médico holandés llamado Van Drebbel, y que no le ocurrió pernice alguno... si las crónicas no mientan.

Habrán oído hablar además del célebre Nautilus, del no menos célebre Fulton, de la época de Bonaparte, y conocerán seguramente las experiencias del Ictineo, de Narciso Monturiol, en Barcelona el año de 1862, buque-pescado, con el que el intrépido inventor navegó perfectamente bajo la superficie del mar por espacio de cinco horas, sin comunicación alguna con el aire exterior.

Tendrán, por último, al dedillo, recordando lo escrito por el ilustre D. José: las pruebas hechas por el insigne Peral en la bahía de Cádiz y no desconocerán sin duda los nombres de Goubet, Nordenfiet, Gustavo, Zedé, Holland y tantos otros que en estos últimos años han construido y siguen construyendo buques de esa especie, navegando con ellos en inmersión, lo mismo ó poco menos que si navegaran por la superficie.

Dicho esto para inspirar confianza á los temerosos que pudiera haber, se la inspirará también á los que se marean, diciéndoles que el buque sumergido á no mucha profundidad, está libre de balances. Esas enormes olas que produce el viento en la superficie del mar y que mueven como si fuera una pluma al mayor buque conocido, no llegan á gran profundidad, y según sea su altura nos sumergiremos más ó menos de modo que la navegación se haga siempre como si el mar estuviera hecho una balsa de aceite.

Claro es que para sumergir el buque, lo primero que necesitaremos es que sea perfectamente estanco; es decir, que no haya rendijas por las que el agua pueda penetrar; bañándonos sin necesidad, dándonos un quehacer que podemos suprimir.

Menos será también que su construcción sea sólida, de modo que por mucho que bajemos, la impresión del agua que aumenta con el descenso, no vaya á hacer una de las suyas, evitándonos así un nuevo cuidado más.

Nuestro submarino está probado ya en tales sentidos y nada hay que temer por lo tanto. Metámonos, pues, en él, cerremos la escotilla y... ¿á qué profundidad?

Según el principio de Arquímedes, el peso de un cuerpo flotante cualquiera es igual al del líquido que desaloja su parte sumergida. Todo, pues, será cuestión de aumentar el peso del buque introduciendo la suficiente cantidad de agua de mar... ó de río, de tal manera, que su peso sea igual al del agua que todo el buque desaloja. De ese modo estaremos entro-aguas, como vulgarmente se dice. Si queremos bajar más, como el peso del agua va en aumento—muy poca cosa—á medida que se desciende, por agregarse á su propio peso el de las capas de agua que por arriba se encuentran, introduciremos un nuevo cargamento acuático, y bajaremos así hasta la profundidad que á ustedes les plazca.

Para subir á la superficie, no tendremos más que expulsar el agua introducida, y nos encontraremos en ella apenas lo queramos.

Si nuestro submarino fuera como sus homólogos de otros tiempos, la faena sería sencillísima. Con unos pellejos ó sacos de cuero en comunicación con el agua que le rodeara, bajaríamos y subiríamos tan ricamente. Comprimiendo los pellejos, expulsaríamos el agua que en ellos se encontraba, y aligerado el buque de su peso, ascendería á la superficie. Cesando la compresión, el agua se introduciría de nuevo en los mismos y el buque bajaría. ¿Cabe cosa más sencilla?

Para movernos en cualquier dirección, nos valdríamos de los modestos remos que habrían de empujar robustos tripulantes y cuyas chumaceras haríamos estancas, y aunque á paso de tortuga no cabe duda que navegaríamos.

La respiración, quizás se nos hiciera fatigosa al poco tiempo, pero entonces ascenderíamos á la superficie, renovaríamos el aire y nos zambulliríamos de nuevo.

La estabilidad se conseguiría haciendo que el peso del buque fuera mucho menor en su parte baja.

La dirección sería regularcilla sirviéndonos de las apariciones en la superficie para la renovación del aire y deficientes indicaciones del imán.

Y... ¿para qué quieren ustedes más? ¿No les parece el submarino, un submarino completo para los tiempos de Mari Castañá?

No vayan ustedes á creer que esas máquinas sumergibles eran las de Alejandro.

Este sólo conoció una especie de campana, dentro de la cual se metía un individuo que tenía buen cuidado de que se invirtiera, de modo que gracias al aire comprimido en ella, podía bucear un tiempo mucho mayor, llegando al costado de los buques enemigos que debía asaltar, sin ser visto por ellos. Fué la primitiva campana de buco de que habla el citado Echeagaray en su mencionado artículo.

Este buco no creo que les sea muy grato á los que me acompañan, y menos aún si estuvieramos en invierno y en países fríos, ó aquí mismo en sitios no cerrados en donde los tiburones pudieran dar buena cuenta de ellos. Tampoco el submarino anterior les ha de acomodar gran cosa, y me parece mejor que los haga navegar en buques de mejores condiciones; pero como hoy hemos hecho ya bastante, dejemos la nueva excursión para otro día, siempre que ésta, á pesar de sus molestias, la hayan encontrado interesantes.

Así, pues, Good bye.

Claudio Aldereguia.

El Teniente de navío Julián de Rez había regresado de Cochinchina en mal estado de salud, y cuando, después de tres meses de sufrimientos al lado de su madre y de su hermana, entró en la convalecencia, experimentaba todavía escalofríos alarmantes.

Y por eso Julián de Rez contemplaba, á mediados de Noviembre, desde su ventana del hotel, el sublime panorama de los Pirineos.

Cierto día en que iba Julián de paseo, quedó sorprendido al ver á Olga Barbarina entrar en el hotel Gazzini, donde vivía con su madre.

Eran las cinco de la tarde y regresaba de una partida de caza en compañía de sus adoradores.

Olga tomó una taza de té en el vestíbulo, saludó á sus acompañantes y entró en sus habitaciones azotando su falda con un látigo.

Tres días después, Julián de Rez, que no había cesado de decir á sus conocidos: «¿Quién es esa mujer? Estoy loco por ella, la adoro, etc.», era presentado á las señoras de Barbarina y formaba parte del pelotón de amantes de la hermosa rusa.

Julián de Rez empezó á amar apasionadamente á Olga y el día mismo en que fué presentado el teniente de navío, dijo Olga encendiendo un cigarro:

«¿Ah! ¿Es usted ese que está tan enamorado de mí?»

Después le estrechó la mano como un hombre.

Olga se burlaba cruelmente de sus adoradores, si bien distinguía únicamente al marino, el cual, arrastrado por la violenta pasión que le dominaba, le dijo en el salón:

«Mi licencia de convalecencia, termina dentro de ocho días, saldré mañana de Pau para ir á pasar unos días al lado de mi padre y embarcarme después en Brest.»

«Adiós, pues, y buen viaje—contestó Olga. Pero voy á pedirle á usted un favor. Deseo que me regale usted esa garra de león, montada en oro, que lleva usted como dije en su cadena y que conservaré como recuerdo de nuestra amistad.»

Julián se quitó el dije y lo puso en manos de la joven, que luego cogió entre las suyas, diciéndole con agitado acento:

«La amo á usted, Olga; ¿quiere usted ser mi esposa?»

Olga retiró sus manos, guardó la garra de león y se puso á mirar cara á cara á Julián.

«No—le contestó—no. Y, sin embargo, es usted el primero que me ama y me lo dice de buena fe; pero por eso mismo rechazo la oferta.»

«¿Olga!—exclamó Julián con voz suplicante.—Oígame usted—repuso ella interrumpiéndole con un ademán—y sepa de una vez la causa de mi negativa. No me considero digna de usted, ni puedo pertenecer á una familia de la que sólo pueden formar parte personas honradas. Si usted pidiese mi mano á mi madre, se la negaría, porque no es usted un potentado. Mi madre ha resuelto casarme con un hombre inmensamente rico, y en caso contrario... No dirá usted que no tengo experiencia, tratándose como yo, de una niña de diecinueve años. El caso es horrible, pero exacto. Ya sabe usted ahora por qué pasamos el invierno último en Niza y el verano en Badén, y por qué estamos ahora en Pau. Ya sabe usted por qué viajamos como bultos por Europa, por qué no dormimos más que en hoteles y por qué comemos siempre en mesa redonda. Mi madre ha sido casi princesa real, y está empeñada en que yo sea archiduquesa á toda costa. Me avergüenzo de decirlo y deseo que no proteste usted; pero no es posible que presente usted á su madre como esposa á una mujer que, como yo, lleva tanto fango en el corazón. Además, yo no le amo á usted ni amo á nadie...»

El amor es una de las cosas que me han sido prohibidas. Adiós, Julián, váyase usted sin volverme á decir una palabra. Me deja usted la garra de león, que me recordará al hombre con quien he procedido como mujer honrada. No me vuelva usted

LA GARRA DE LEÓN

CUENTO

El Teniente de navío Julián de Rez había regresado de Cochinchina en mal estado de salud, y cuando, después de tres meses de sufrimientos al lado de su madre y de su hermana, entró en la convalecencia, experimentaba todavía escalofríos alarmantes.

Y por eso Julián de Rez contemplaba, á mediados de Noviembre, desde su ventana del hotel, el sublime panorama de los Pirineos.

Cierto día en que iba Julián de paseo, quedó sorprendido al ver á Olga Barbarina entrar en el hotel Gazzini, donde vivía con su madre.

Eran las cinco de la tarde y regresaba de una partida de caza en compañía de sus adoradores.

Olga tomó una taza de té en el vestíbulo, saludó á sus acompañantes y entró en sus habitaciones azotando su falda con un látigo.

Tres días después, Julián de Rez, que no había cesado de decir á sus conocidos: «¿Quién es esa mujer? Estoy loco por ella, la adoro, etc.», era presentado á las señoras de Barbarina y formaba parte del pelotón de amantes de la hermosa rusa.

Julián de Rez empezó á amar apasionadamente á Olga y el día mismo en que fué presentado el teniente de navío, dijo Olga encendiendo un cigarro:

«¿Ah! ¿Es usted ese que está tan enamorado de mí?»

Después le estrechó la mano como un hombre.

Olga se burlaba cruelmente de sus adoradores, si bien distinguía únicamente al marino, el cual, arrastrado por la violenta pasión que le dominaba, le dijo en el salón:

«Mi licencia de convalecencia, termina dentro de ocho días, saldré mañana de Pau para ir á pasar unos días al lado de mi padre y embarcarme después en Brest.»

«Adiós, pues, y buen viaje—contestó Olga. Pero voy á pedirle á usted un favor. Deseo que me regale usted esa garra de león, montada en oro, que lleva usted como dije en su cadena y que conservaré como recuerdo de nuestra amistad.»

Julián se quitó el dije y lo puso en manos de la joven, que luego cogió entre las suyas, diciéndole con agitado acento:

«La amo á usted, Olga; ¿quiere usted ser mi esposa?»

Olga retiró sus manos, guardó la garra de león y se puso á mirar cara á cara á Julián.

«No—le contestó—no. Y, sin embargo, es usted el primero que me ama y me lo dice de buena fe; pero por eso mismo rechazo la oferta.»

«¿Olga!—exclamó Julián con voz suplicante.—Oígame usted—repuso ella interrumpiéndole con un ademán—y sepa de una vez la causa de mi negativa. No me considero digna de usted, ni puedo pertenecer á una familia de la que sólo pueden formar parte personas honradas. Si usted pidiese mi mano á mi madre, se la negaría, porque no es usted un potentado. Mi madre ha resuelto casarme con un hombre inmensamente rico, y en caso contrario... No dirá usted que no tengo experiencia, tratándose como yo, de una niña de diecinueve años. El caso es horrible, pero exacto. Ya sabe usted ahora por qué pasamos el invierno último en Niza y el verano en Badén, y por qué estamos ahora en Pau. Ya sabe usted por qué viajamos como bultos por Europa, por qué no dormimos más que en hoteles y por qué comemos siempre en mesa redonda. Mi madre ha sido casi princesa real, y está empeñada en que yo sea archiduquesa á toda costa. Me avergüenzo de decirlo y deseo que no proteste usted; pero no es posible que presente usted á su madre como esposa á una mujer que, como yo, lleva tanto fango en el corazón. Además, yo no le amo á usted ni amo á nadie...»

El amor es una de las cosas que me han sido prohibidas. Adiós, Julián, váyase usted sin volverme á decir una palabra. Me deja usted la garra de león, que me recordará al hombre con quien he procedido como mujer honrada. No me vuelva usted

á ver y abandonémoslo para siempre... ¡Adiós!

Tres años después, el transporte de vapor El Cocodrilo, procedente del Senegal, acababa de hacer escala en Canarias para tomar el correo, y proseguir su camino en medio de una noche tempestuosa, cuando el contramaestre entró en la cámara de los oficiales y dejó sobre la mesa un paquete de periódicos.

Julián de Rez abrió uno de ellos, procedente de París, y al cabo de pocos instantes leyó las siguientes líneas:

«Se halla entre nosotros S. M. el rey de Suabia, que viaja de incógnito con el nombre de conde de Ausburgo.»

«Al llegar á la estación ocurrió un incidente desagradable. La baronesa de Hall, que, acompañada de su madre la condesa Barbarina, había hecho el viaje con su majestad, perdió una alhaja de escaso valor, pero á la cual atribuye madama de Hall un valor extraordinario. Se trata de una garra de león, montada en oro.»

«Madama de Hall ha ofrecido tres mil francos de recompensa á la persona que le presente dicho objeto.»

«Cuidado, Julián—le dijo entonces un amigo que acaba de entrar—ha llegado el momento de tu guardia.»

«Gracias,—dijo de Rez, arrojando el periódico como saliendo de un ensueño y enjugándose las lágrimas que brotaban de sus ojos.»

Francisco Coppé.

Información de Marina.

Ha sido nombrado Comandante del cañonero Marqués de Molins al Teniente de navío de primera clase D. Carlos Suárez y Carpeña; Ayudante de guardia del Arsenal de la Carraca, al primer Teniente de navío de reserva disponible de Infantaría de Marina D. Ramón Jara Torres, en relevo del Oficial del mismo empleo y escala, D. Esteban Altero González, que tiene cumplido el tiempo reglamentario de destino y deberá cesar en él, quedando de exente forzoso.

Ha sido declarado excedente forzoso el teniente de navío de primera clase D. Salvador Moreno de Guerra y Croquer.

Al primer teniente de Infantaría de Marina D. Leopoldo Jandenes, se le han concedido dos meses de licencia para asuntos propios, para Madrid y Barcelona.

Se ha concedido el retiro del servicio al Comisario de Marina D. José Arnao, y al Contador de navío de primera clase D. Vicente Ozores.

Se ha dispuesto que, á fin de establecer las reglas generales que sirvan de guía para declarar inútil en el servicio á los cañones que tengan excesos de tolerancia, debidos al uso, se proceda á verificar las experiencias propuestas por la Junta Facultativa de Artillería con los cañones Vickers y Rueds montados en el polígono de Torregorda, y con uno del mismo calibre y sistema que el desembarcado del Lepanto, si hubiese existencia de ellos en el Arsenal de la Carraca.

Desde Cartagena.

1.º Diciembre.

Se ha desestimado instancia del patrón de la escampavía Dolores, que solicitaba prórroga en el mando de dicha embarcación.

Se ha recibido el despacho de graduación de segundo Teniente del segundo Condestable D. Angel Gandullo.

Ha sido cursado al Consejo Supremo de Guerra y Marina el expediente de retiro del músico de primera de Infantaría de Marina Severino Lladó.

Se ha concedido un mes de licencia al sargento segundo Francisco López.

Ha sido remitido al acorazado Numancia, nombramiento de maquinista mayor de segunda, á expedido á favor de D. Manuel García Manchón.

Ha sido nombrado Presidente de la Junta de fondos económicos de edificios fuera del Arsenal el Capitán de navío D. Rafael Pascual de Bonanza y vocal de dicha Junta al Teniente de navío D. Federico Monreal.

por el camino. Por la cabeza de San Pedro le digo á usted que me avergonzaría de que me viesen en su compañía aunque estuviese en el bosque mas espeso de Irlanda, y no tuviera mas que un cuervo por espectador.

De nuevo nos permitieron hacer el viaje bajo palabra de honor, y recibimos toda clase de atenciones de los diferentes oficiales que madaban los diferentes destacamentos que se iban encargando de los prisioneros de una ciudad para otra.

En pocos días llegamos á Montpellier donde tuvimos orden de permanecer un cierto tiempo, hasta recibir instrucciones del gobierno respecto de los depósitos á donde tuvimos orden de ser enviados.

En esta hermosa ciudad, gozamos de libertad completa, sin que nos acompañase un solo gendarme.

—Cesa en la Comandancia de Marina de esta capital y pasa destinado á la Ayudantía Mayor de este Arsenal el Teniente de navío de primera clase D. Lucio González Quiratas.

—Pasa destinado á la Comandancia de Marina el Teniente de navío D. Antonio Plazas en relevo del anterior Jefe.

—Solicita abono de pasaje para su familia el carpintero del Duque de Malón José García Torralva.

—Se ha dispuesto sean devueltos á los inscriptos de marinería Francisco Alsina y Gerardo Maristany, los depósitos que efectuaron en la Comandancia de Marina de Barcelona para poder salir á navegar.

—Disponiendo que los caudales pertenecientes á la Habilitación de la Comandancia de Marina de esta provincia sean depositados en la Caja del Depósito de este Arsenal.

Del Arsenal.

—Se han publicado los anuncios correspondientes para contratar por segunda vez los lotes 4, 5 y 6 que quedaron desierto en la subasta celebrada el día 23 del actual.

—Ha sido aprobado el gasto para construir cuatro cajas de madera para el galvanismo de piezas en el taller de fundición, como aumento provisional, al cargo del maestro.

—Autorizando el gasto para reformar 40 pares y 8 puentes de hierro del crucero Infanta Isabel.

—Ha sido aumentado el cargo del obrero torpedista del crucero Carlos V con dos torpedos.

—El crucero Carlos V ha verificado satisfactoriamente sus pruebas sobre amarras, y si el tiempo lo permite, saldrá mañana de la dársena.

—Ayer tarde entró en este puerto procedente de Alicante y de paso para Almería, el bergantín de guerra italiano Palmiro, de 430 toneladas al mando del Teniente de navío D. Nicasio Salvatore.

—Según telegrafía el Comandante Marina de Mallorca, el Patrón de la Escampavía Dolores, recogido en dicho buque seis tripulantes del Pailebót María de la Cruz que abandonaron en aguas de Jenitix á causa de una vía de agua, por lo cual, se instruye la correspondiente sumaria.

—El cañonero Temerario, que salió el día 27 de Barcelona para verificar un crucero por aquellas costas, ha fundeado ayer tarde en Vinaroz.

—Ayer ha verificado su salida de este puerto para la mar el bergantín de guerra italiano Miseno.

—Se espera de un momento á otro en este puerto, el acorazado guarda-costas Numancia, de paso para Algeciras, para cuyo punto saldrá después de repostarse aquí de carbón y materias lubricantes.

—Bajo la presidencia del Inspector de Sanidad de este Departamento, darán principio el día 1.º del próximo mes de Diciembre, en esta capital, los exámenes para cubrir varias plazas de practicantes de la Armada.

Guerra ruso-japonesa.

El asalto á Puerto Arturo.—Bajas de los japoneses.

Paris 1.º

Un telegrama de Tokio asegura que el asalto general á Port-Arthur suspendióse de orden del general Noji, jefe del ejército sitiador japonés.

Según dicho despacho, el Estado Mayor de Tokio pidió á Noji noticias de las últimas operaciones contra la plaza, y éste ha mandado un largo y detallado informe, del cual sólo se ha publicado un discreto extracto relativo á la ocupación de las obras exteriores que defienden á Liao-Teban.

Esto se tiene como signo evidente de que comienza en Port-Arthur un nuevo período de calma, que será prolongado hasta que los sitiadores se repongan del esfuerzo hecho.

Se ha recibido un telegrama que contiene interesantes detalles sobre los últimos combates librados en Port-Arthur, detalles facilitados por un chino que salió de Dalny el día 28.

Según estos informes, el citado día 28 tuvo lugar en Port-Arthur un asalto reñidísimo.

Dicho chino dice que él ayudó personalmente á transportar los heridos japoneses desde los trenes que los conducían del lugar del combate hasta los hospitales de sangre establecidos por los japoneses en la ciudad de Dalny.

Asegura también el chino que constantemente llegan á dicho puerto de Dalny numerosos trenes de heridos de los ejércitos japoneses que combaten con Kourouparkine, habiendo podido contar él solamente más de 1.000 heridos, pertenecientes todos al ejército del general Oku.

O'Brien, y todo lo que creía que podía interesarle; lo triste que estaba por haberme eparado de ella; el propósito que había hecho de no olvidarla nunca y la confianza que abrigaba de que algún día, puesto que no era mas que francesa á medias nos volveríamos á ver.

Antes de salir de Montpellier tuvimos la satisfacción de recibir respuesta á nuestras cartas: las del coronel eran muy amistosas particularmente la destinada á mí, en la cual me llamaba su querido hijo; y día que esperaba que pronto me reuniría con mi familia y haría honor á mi país.

En la carta dirigida á O'Brien, le decía que no me hiciera correr peligros innecesarios, y le recordaba que todavía no había adquirido la robustez necesaria para soportar una gran fatiga.

No dudo que esta prevención se refería á los propósitos de O'Brien de escaparse del depósito que no había ocultado al coronel y á la probabilidad de que me llevara consigo en la tentativa.

La respuesta del Coronel estaba escrita en inglés, pero sin duda la ayudó su padre á escribirla porque de otro modo no la hubiera tan bien.

Era como la mía, muy afectuosa y tierna, y concluía deseándome una pronta vuelta al seno de mi familia que debía quererme mucho.

Añadía que había perdido la esperanza

PEDRO SIMPLE

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

labra de honor, en cuyo caso podríamos ser el camino según nos pareciera consentimos dándole las gracias por su bondad y cortesía; pero no pude menos de observar que los oficiales franceses se encontraban un poco mortificados con el triunfo de O'Brien, aunque eran demasiado bien educados para manifestar sus sentimientos.

O'Brien, me dijo después que salimos de la ciudad, que si no hubiera sido por el excelente comportamiento que con nosotros habían tenido aquellos oficiales, no hubiera dado su palabra de honor, porque estaba convencido de que durante la marcha podíamos escaparnos fácilmente.

Hablamos sobre el asunto largo rato, y al fin convinimos en que habría mejor pro-

babilidad de éxito en la fuga, cuando estuviésemos bien guardados, que no entonces en consideración á todas las circunstancias porque se necesitaba arreglo previo para salir fuera del país.

Me olvidaba de decir que á nuestra vuelta después del duelo, el guardiamarina de la balandra, se acercó á O'Brien que dijera al comandante que él también era oficial pero O'Brien contestó que no había pruebas de ello mas que su palabra, y que si era oficial debía demostrarlo con su comportamiento, porque su aspecto contradecía contradecía completamente semejante aserción.

—Es muy duro, contestó el guardia marina, que porque mi chaqueta esté un poco raída pierda mi grado.

—Amigo mío, dijo O'Brien, no es porque la chaqueta de usted está un poco raída, sino por lo que llaman los franceses el tout ensemble, es decir, que todo el conjunto de usted, contradice sus afirmaciones.

Mírese usted á la cara en el primer charco que encontremos, y observará que es capaz de ensuciar el agua.

Contemple usted esos hombres que le suben hasta las orejas, y esa espalda que se encorva como si tuviera la costumbre de estar inclinada.

Mírese usted los pantalones, me parece que hacedado usted, crear demasiado sus piernas y enseñar un pie y unas medias

muy deterioradas. En suma, mírese usted en toda su persona y dígame usted si á un dado caso que sea usted oficial, mi respeto á la clase, no me manda contradecir su dicho.

Mi conciencia, amigo mío, no permite hacer la declaración que usted me pide; pero pero cuando lleguemos al depósito tendrá usted medios de probar su grado; no hay mas que esperar un poco hasta que los capitanes mande la relación en que venga usted incluido.

—Es muy triste contestó el guardiamarina, que seguir comiendo este pan negro y mal cocido.

No es usted amable con migo.

—Creo que he sido demasiado amable con usted, señor marino.

La prisión será un paraíso para usted cuando vuelva entre sus camaradas; así pues cierre usted la boca ó sino juro por la ballena de Jonas que declaro que es usted español y lo va á pasar peor.

El informe de Noji.—Impresiones de Tokio.

El informe del General Noji de cuenta del asalto últimamente realizado y confirma la captura hecha por los japoneses de una colina inmediata a la plaza, situada de 203 metros de altura, y que domina gran parte de la fortaleza.

Generales japoneses heridos.

En Tokio se ha recibido también la noticia de haber sido herido en Port-Arthur el General japonés Tehukya.

DESDE SAN FERNANDO

Llegada de la Escuadra de Instrucción. El crucero Estremadura, que ejerce funciones de buque aviso de la Escuadra, quedó a la vista de Cádiz a las seis y media de la tarde de ayer, haciendo rumbo a la mar, donde se mantuvo toda la noche en espera del nuevo día para hacer su entrada en puerto.

EL TEMPORAL

Inundación en Valencia. (Telegramas oficiales.) Valencia 1 (11,5 m.) Gobernador a ministro: En el momento en que iba a salir para Alcaira recibí dos despachos anunciándome que descendía el Júcar, ya encauzado, y que estaba restablecida la comunicación con aquella localidad.

Valencia 1 (8,15 n.) Gobernador a ministro: Sigue el descenso de las aguas en los pueblos ayer inundados.

Trenes detenidos. Segovia 1 (11,30 m.) Gobernador a ministro: Está detenido en el kilómetro 57 el tren correo expreso de Galicia, como el tren 22, y supongo ocurrirá lo propio con el 23.

Segovia 1 (8,30 n.) Gobernador a ministro: Según le anuncié en mi telegrama anterior, y en vista de que seguían detenidos en Otero por causa del temporal de nieves los trenes 16 y 23, y de que los viajeros estarían sin comer, saqué una máquina acompañada del personal del ferrocarril y con comestibles suficientes.

LAS CORTES SENADO

Sesión del día 2 de Diciembre. Abre la sesión a las cuatro menos cinco el General Azcárraga.

ORDEN DEL DÍA. Apruébanse sin debate los proyectos de ley concediendo el bronca necesario para erigir en Zaragoza las estatuas de D. Manuel Drona, D. José Azuara y D. Ramón Pignatelli.

CONGRESO

Final de la sesión de ayer. El Sr. Vincenti continúa en el uso de la palabra.

DE HOY. Con sólo tres diputados en escaños abre la sesión a las dos y media el Sr. Romero Robledo.

Ruegos y preguntas. El Sr. Junoy pregunta si se ha agotado ya el fondo de calamidades, pues ahora más que nunca tendría mejor aplicación.

Presupuesto de gastos. Sigue el debate sobre los presupuestos generales para 1905.

"NUEVO MUNDO". La popular revista publica esta semana un número notabilísimo, lleno de informaciones de actualidad, con fotografías admirablemente estampadas y texto de los más conocidos y ex-

viago de Barcelona a Valdeos, de donde el tren no pudo pasar por las nieves, causa las delicias del auditorio.

Proposición incidental. Un secretario da lectura a una proposición incidental de los Sres. Gasset y Burell, solicitando de la Cámara acuerde entrar a discutir la interpolación del Sr. Azcárate, hasta que no se concreten los hechos denunciados como ocurridos en Carcabuy y Nueva Carteya.

Hay otro hecho plenamente confirmado como hecho por el Gobierno, y es la repetida suspensión de la vista del proceso instruido contra el Rabón pelado, suspensión que obedecía a que no se encontraba un jurado amigo.

El Sr. Soriano: ¡Qué escándalo! ¡Qué vergüenza! ¡El cadáver que se descompone! (Risas.)

El Sr. Soriano: ¡Pero, qué es lo que se propone S. S.?

El Sr. Soriano: ¡Pues enterrar al Ministro; ¿a qué hora es el entierro?

El Sr. Soriano: ¡Qué vergüenza! ¿Vuelvo a preguntar a S. S. que qué es lo que se propone?

El Sr. Soriano: ¡Pero si es que esto es una vergüenza!

El Sr. Soriano: ¡Pero si es que esto es una vergüenza es la actitud de S. S.!

El Sr. Soriano: ¡Pero si es que esto es una vergüenza!

El Sr. Soriano: ¡Pero si es que esto es una vergüenza!

El Sr. Soriano: ¡Pero si es que esto es una vergüenza!

conocidos y celentes escritores que actualmente firman en esta clase de publicaciones.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Represión del anarquismo. Cerca de las ocho de la noche terminó la reunión que ayer ha celebrado la Comisión de senadores encargada del proyecto de represión del anarquismo.

Leyes sancionadas. La Mesa del Senado ha sometido a la sanción regia las siguientes leyes:

El Reglamento del Congreso. En el despacho del presidente del Congreso se reunieron ayer a última hora los jefes de las minorías, para tratar de la reforma del Reglamento en el sentido de poner límite a los excesos de tiempo en los debates.

Las reformas de Marina. Firmado por el barón de Sacro Lirio y por los representantes de las minorías ha sido presentado el siguiente artículo transitorio al dictamen sobre el proyecto de ley de reorganización de la armada:

El plano topográfico de Cádiz.—La Comisión en Palacio.—Elogios del Rey.—Una frase de Maura.

Ante los roca presentada. Unico que conservan y mejoran la vista, la aprobados por los mejores Doctores y Científicos como garantía se dan a prueba, y no siendo satisfactorios a la vista, se devuelven el dinero que se expende M. J. Dubos, acreditado optico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

Firma del Rey. Esta mañana firmó S. M. dos decretos de Guerra, nombrando al General D. Emilio Ovel Gobernador militar de Vigo, y al de la misma clase, D. Miguel Pierra, jefe de la segunda brigada de la 12.ª división.

Arrollado por un tren. En el kilómetro segundo de la estación del Mediodía, ha sido arrollado por un tren de material un pobre hombre llamado Juan Armongo, domiciliado en el Puente de Valdeos.

Un hambriento. Un servicio humanitario prestó ayer la Guardia civil de la Bombilla.

frío, dirigiéndose con el cabo Polo y el guardia Notario al lugar donde se hallaba el desvalido. En la indicada barraza encontraron, casi sin vida, a un mendigo, llamado Valentín Santamera Correa, de ochenta y un años de edad, y soltero.

NOTICIAS

La Asociación general de Cazadores y Pescadores de España, en su constante deseo de proporcionar a sus socios cuantos recreos y diversiones son compatibles con sus estatutos, ha organizado, y en la próxima semana se verificará una tirada de palomas, primera de la serie que la comisión nombrada al efecto piensa realizar.

En la solemnidad religiosa que en la noche del 7 al 8 de Diciembre se verificará en el Real Capilla, solamente concurrirán los caballeros de Calatrava, Alcántara, Santiago y Montesa, habiéndose desistido de que al acto concurren las clases de etiqueta, como en las capillas públicas.

Según dice el periódico Norddeutsch, de Berlín, el pintor español D. Francisco Villegas, director del Museo del Prado, de Madrid, respondiendo a invitación del emperador Guillermo, ha prometido asistir a la inauguración del Museo del emperador Federico.

Todos callistas con el Ablanda-Callos y la Escofina-Losada.—Leed en cuarta plana.

PUBLICACIONES

Aires colados: cuentos, cantares, epigramas y otras menudencias. El distinguido escritor que modestamente oculta su nombre bajo el pseudónimo, ya muy conocido del público, de Pálmico, acaba de dar a la publicación con el título que encabeza estas líneas una interesante colección de cuentos, cantares y epigramas, en los que a un mismo tiempo se admiran el ingenio y la exquisita galanura de estilo de su autor.

Cartilla marítima: por J. Pérez Carreño. Para facilitar la enseñanza naval elemental en las Escuelas de Instrucción primaria y para utilizarla como propaganda en favor de la Marina, la Liga Marítima ha hecho una tirada de 3.000 ejemplares de la Cartilla marítima, de que es autor D. José Pérez Carreño, ilustrado Capitán de la Marina mercante.

ESPECTÁCULOS PARA HOY. REAL.—No hay función.

COMEDIA.—A las nueve.—(Moda).—Los hijos artificiales.

ESPAÑOL.—A las ocho y media.—(Moda).—La oña.—El chiquillo.



El Escudo de Barcelona

Preciados, 21 y 23.—MADRID

Temporada de Invierno

Se acaba de recibir en ropas hechas para caballeros y niños, cuanto pueda desearse en precios y clases tan elegantes como económicos.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.
El día 16 de Noviembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor *Reina María Cristina*, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba e isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.
El día 26 de Noviembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor *Montserrat*, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba e isla de Santo Domingo.

Línea de Venezuela-Colombia.
El día 11 de Noviembre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor *Montevideo*, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabánilla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, 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, Güanta y Cumaná, con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas.
El día 3 de Noviembre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor *C. López y López*, directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.
El día 3 de Noviembre saldrá de Barcelona, el 4 de Valencia, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor *P. de Sastre*, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.
El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor *M. L. Villaverde*, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando a Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

Línea de Fernando Poo.
El día 25 de Noviembre saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor *San Francisco*, para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.
Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes.
Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Avisos importantes.

Rebaja de los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30% en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 Abril 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

Servicios Comerciales.—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestuarios que le sean entregados y la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

Pastillas BONALD

Cloro-horo-sódicas con cocaina.

De eficacia comprobada por los señores Médicos para combatir las enfermedades de la boca y de la garganta. Tos, ronquera dolor, inflamaciones, picor, aftas, ulceraciones sequedad, granulaciones, afonía, producida por causas periféricas, fétidez del aliento, etcétera. Las pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron en su clase en España y en el extranjero.

ACANTHEA VIRILIS

Poliglicerofosfato de BONALD.—Medicamento Anti-neurálgico y anti-diabético. Tonifica y nutre los sistemas óseo, muscular y nervioso y lleva a la sangre elementos para enriquecer el glóbulo rojo.
Frasco de Acanthea granulada, 5 pesetas. Frasco del vino de Acanthea, 5 pesetas.

ELIXIR ANTIBACILAR BONALD

DE

(Thiocol cinamo-vanadato fosfo-glicérico)
Combate la enfermedad s del pecho. Tuberculosis incipiente, catarros bronco-pneumónicos, laringo-faríngeos, infecciones gripales, palúdicas, etc., etc.

Precio del frasco, 5 pesetas.

De venta en todas las farmacias y en la del autor, Néñez de Arce (antes Góngora), 17, Madrid. En Barcelona, Gignás, 5.

CALLOS, OJOS DE GALLO, UNAS GORDAS. Todo lo convierte en polvo impalpable instantáneamente, sin dolor ni daño alguno, la famosa rebarba de la tina popular ESCOFINA. LOSADA. Para demostrar que esto es la única verdad que hoy se conoce, su inventor, **Dr. R. Losada**, Horno de la Mata, 10, Madrid, premia con **1.000 pesetas**, ante un Jurado, a quien le presente algo tan eficaz, inofensivo y económico. Las **Escofinas** son a 1, 2 y 4 reales y duran de 1 a 2 años. Las de peseta tienen la raspa más fina, para callos muy doloridos; con éstas se regala el **ablada call-s Losada**. Las **anchas** especiales para las plantas de los pies, son a 6 reales. Todas llevan su instrucción. Es falsa si no lleva grabado su nombre. Único punto de fabricación aquí, con venta por mayor y menor y gran rebaja desde media docena. También se venden en las principales farmacias, bazares, zapaterías y limpiabotas de toda España.

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

EL DIARIO ESPAÑOL

Independiente, político y literario

Imprenta de Fomento Naval

Veneras, núm. 5 MADRID

Defensor de los intereses de los Dependientes

Organó oficial de los Dependientes

EL DESCANSO DOMINICAL

Diario de la Marina

El Porvenir Postal

Red. y Admón. Veneras, núm. 5

Defensor de los intereses navales

OJO

En las talleres de este acreditado establecimiento, se confecciona toda clase de troqueles litográficos, con reglas, perfección y economía.

A los suscriptores de los cuadros periódicos se les otorgan precios más módicos de los consignados en la tarifa general.

Dolor de cabeza y neuralgias.

Desaparece con **ORANTINA-MORANT**. Los médicos la recetan porque no ataca al corazón, como la antipirina, ni congestiona el cerebro, como otros calmantes.

Una dosis, 0'25.—Caja con diez dosis, 2 ptas.—Farmacias.

Dirección general: Marqués de Urquijo, 23. Madrid.

La Calera

Carbones minerales servidos a domicilio.

Magdalena, 8, entr.º—Tel. 532.

Antracita, número 8, quintal.....	3,00 pesetas.
Carbonilla de cok.....	2,25 >
Cok fuerte.....	3,50 >
Cok inglés de gas, hectolitro.....	3,00 >

Envíos a provincias de toda clase de carbones.—Especialidad en antracita para producción de gas pobre.

EXPLOTACIÓN:
Peñarroya (CORDOBA)

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA (BARCELONA)

Carbones de las minas de Aller (Asturias).

Consumidos por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo, de Salamanca a la frontera portuguesa, de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Madrid a Cáceres y Portugal y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías a vapor.

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO
COMPAÑIA TRASATLANTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués, Diríjanse los pedidos a la:

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

4 sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 16, 2.º—SANTANEFR, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJON, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CADIZ, D. Daniel Mae Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

Para otros informes y precios, dirigirse a las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACION EN ESPAÑA: BONTALÓN, 3, MADRID

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

FABRICAS QUE POSEE ESTA COMPANIA

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 Vickers y Crayford.
Fábrica 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 Danzig.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmezia y Rynard.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LÍNEA 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 BATONNE 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.

ALMANAQUE BAILLY BAILLIERE

Pequeña Enciclopedia popular de la Vida Práctica

Un tomo de 600 páginas 500 figuras—5 mapas en dos colores

Es ameno e instructivo

¡QUIERE A TODO EL MUNDO INTERESAR A TODO EL MUNDO PUEDE SER LEÍDO POR TODO EL MUNDO

500 REGALOS repartidos entre los compradores Participación gratis al libro de la Lotería de la ciudad de 2537

PRECIO En rústica 1'50 En cartón 2 Pesetas En piel 3 Pesetas

Schuchardt y Schütte

BILBAO, Gran Vía 29.

Taladros, fresadoras, cepillos, tornos, martillos de forja a vapor.
Máquinas de labrar madera.
Inmenso surtido de herramientas de precisión.
Piedras esmeril Norton.
Herramientas neumáticas.
Pidanse catálogos indicando lo que se desea comprar.

PEDRO DOMEQ

Cosechero y almacenista y exportador de vinos

JEREZ DE LA FRONTERA CASA FUNDADA EN 1730

Autorizada para el uso de las Armas Reales por R. O. de 18 Octubre 1824.

Destilador de Aguardiente puro de Vino estilo Cognac

Marcas A: 0, 1, 2, 3 cepas, Extra y Fundador

JEREZ ESPUMOSO CHAMPAGNE DOMEQ

Único representante en Madrid: Don José García Arrabal

LA MUJER EN SU CASA

REVISTA MENSUAL DE LABORES

10 páginas de texto con numerosas grabadas de labores, métricas, etc. y una hoja de dibujos de labores, bordados, encajes, etc.

Ediciones de lujo con labores dibujadas y confeccionadas, con todo el material necesario para terminarlo.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

1.ª edición.—12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.
2.ª edición.—12 números (con 3 labores): Un año, 14 pesetas.
3.ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas.
4.ª edición.—12 números (con 12 labores): Un año, 28 pesetas.

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Don. Bailly-Baillière, S.ª, S.ª, Edific. de la calle de Santa Ana, 19, Madrid.

Envío al gusto de suscribirse por un año a La Mujer en su Casa—edición, cuyo importe de suscripción de veinte pesetas