

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.819.

Redacción y Administración,

Madrid 24 de Octubre de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

Lo práctico y lo sensato

Que no fué más que un pretexto para la crisis última el proyecto de construcción de la Escuadra, como nosotros oportunamente afirmamos, es cosa que se va aclarando á medida que se discute su irregular proceso.

Pero es preciso que no se alucinen los que se interesan por la constitución de una defensa marítima en España y desean cuanto antes verla establecida. Aun sin la crisis y á pesar de que se hubiese dado lectura en las Cortes al proyecto magno del anterior Ministro, ya estaba resuelto con aprobación de los más en el Parlamento, que sería asunto aplazado para discutirlo con calma en la segunda legislatura del año próximo y no ponerlo en ejecución nunca.

Pues dado lo que aquí duran los Gobiernos, habría habido tiempo para un cambio de situación y hacer de todos modos fracasar un proyecto, que por lo considerable de la cantidad que su ejecución pedía y por el pie forzado á que se le sujetaba, estaba previamente condenado por la opinión pública.

La versatilidad que aquí impera en la política, donde todo sirve para hacer daño al adversario, podrá momentáneamente engañar á los que no estén en el secreto y hacerles creer que de no haber ocurrido la crisis y cambio de Gobierno, aquel proyecto hubiera sido aceptado por el Parlamento, toda vez que se invoca ahora como un cargo contra el actual; pero á poco que se fijen los incautos que así piensen, se harán cargo de que lo mismo ocurre con otras cuestiones, la electoral por ejemplo, en la que después de haber tronado contra el anterior Ministro de la Gobernación en forma que había que taparse los oídos, resulta ahora que ya no es Ministro y se le atribuye un matiz disidente, que fueron un modelo de corrección y como no se han conocido otras, las elecciones por él dirigidas.

Para nosotros tan desdichado es este Gobierno como los anteriores desde hace muchos años; falta ambiente y medios en la forma en que aquí se practica el régimen constitucional para que surjan hombres capaces á la dirección del país, y si surgen, para que puedan y tengan tiempo de desarrollar sus planes, á causa de la inestabilidad de los Gobiernos.

Imposible resolver en veinticuatro horas los áridos problemas de la vida de un país, y mucho más si éste se halla en las críticas circunstancias del nuestro.

Para ello se necesitan Gobiernos fuertes, capaces y duraderos, y mucho patriotismo en todos para coadyuvar á su obra, que sin el apoyo de la opinión pública carecerá de eficacia.

Desde ese punto de vista constitucional y gubernamental, la reconstitución de la Marina no puede hacerse aquí como en Alemania, donde á fuerza de la inamovilidad de los gobernantes y de su perseverancia é insistencia en el Reichstag, se ha impuesto á la opinión pública, que hoy se manifiesta por el contrario satisfecha y orgullosa del poder naval del Imperio, que no sólo lo ha prestigiado y fortalecido, sino que ha contribuido grandemente al desarrollo del comercio y de la riqueza nacional, constituyéndolo en un rival de la Gran Bretaña, que hasta ahora no había tenido en tal concepto competidores en el mundo.

No; entre nosotros la imposición del Gobierno sería contraproducente y bien claro se ha visto con el proyecto del anterior Ministro. En cambio, tenemos la enseñanza de lo ocurrido cuando se votó la ley de Escuadra de 1887, que se redactó por una Comisión parlamentaria compuesta de hombres de todos los partidos y presidida por el entonces Jefe de la oposición, el ilustre Cánovas del Castillo.

De una manera análoga, sin pretender alcanzarlo todo desde el primer instante, dejando al Parlamento la mayor suma de iniciativas á fin de interesarlo en la obra de la reconstitución naval de España, á la que deben contribuir por igual todos los partidos, es como se podrá lograr entre nosotros establecer el fundamento de la defensa marítima nacional; labor cuyo desarrollo exige tiempo, perseverancia y atención continua, por lo que se hace forzoso establecer asimismo en el Ministerio de Marina un organismo técnico permanente, donde tengan cabida elementos parlamentarios que le den fuerza ante la opinión pública, como ocurre en Inglaterra con el Almirantazgo.

A nuestro juicio, y lo venimos sosteniendo constantemente, esto es lo práctico y lo que tendrá resultados seguros.

pues pensar que se puedan obtener por imposiciones ministeriales ó de otros poderes por muy respetados que sean, es un delirio, que al apartarse de la realidad retardaría considerablemente la satisfacción de una necesidad tan sentida en la defensa de la Patria.

No hay que forjarse ilusiones ni pesimismo en la Marina, respecto á la significación de la última crisis; el proyecto de construcción de Escuadra estaba condenado por sí mismo á perecer; eso ha hecho que se haya utilizado como un pretexto por unos y por otros para fines puramente políticos; sin que esto tampoco quiera decir que deba perderse toda esperanza, pues la opinión pública ha reaccionado en tal sentido mucho y en el fondo sensato de ella se comprende que sin un poder naval la existencia de la nacionalidad española está en peligro.

ECOS NAVALES

Un Contralmirante más.

El aumento de un Contralmirante para la Escuadra del Mediterráneo es un hecho muy significativo que nos dá á conocer la importancia y el crecimiento de las fuerzas navales inglesas en aquellas aguas.

Cuando hace tres semanas, á pesar de haber dos Contralmirantes subordinados al Comandante Jefe de la Escuadra de Levante, hubo que enviar los acorazados *Russell*, *Renown*, *Illustrious* y *Montagu* á Suda-Bay, en espera de los acontecimientos en el Oriente europeo, tuvo aquella división que ser mandada por el Capitán Winslow, del *Russell*, que era el más antiguo. Y aunque á este Jefe por sus condiciones de aptitud profesional se le pudiera confiar el mando de la división, al entrar en relaciones con las flotas extranjeras, no hay duda que hubiera resultado la inglesa en inferioridad para tomar resoluciones en común, por el rango militar inferior del que la mandaba. Para subsanar en lo sucesivo esta deficiencia, es por lo que se ha determinado el aumento de un Contralmirante subordinado en aquella Escuadra.

Carbón para el Extremo-Oriente.

Según telegramas el precio del carbón Cardiff ha subido un shelling por tonelada debido según el *Times* á la gran demanda de embarques para el Extremo-Oriente. Se calcula en 60.000 toneladas, las que los envíos hechos á Port-Arthur, Shanghai, y puertos japoneses. También se sabe que muchos vapores con cargamento de carbón para el Mediterráneo oriental han recibido órdenes de continuar viaje para las aguas de China.

Desarrollo de la Marina alemana.

El *Armeebest* de Viena dice que según telegrama de Berlín el efectivo del personal naval en el ejercicio de 1904, se eleva en números redondos á 33.000 hombres, mientras que 1903 llegaba aproximadamente á 35.000. Desde 1893 ó sea en el último período decenal, el efectivo de fuerzas navales se ha duplicado, aumentando gradualmente desde 19.000 hombres.

Paralelamente, y durante el mismo período de tiempo, el personal de Oficiales de la Marina alemana también ha duplicado y el de Maquinistas triplicado para el manejo de las máquinas en los buques de guerra.

Naufragio de un vapor.

Un telegrama de New York noticia que navegando desde Portland á San Francisco embarrancó el 20 del actual en los arrecifes Branco el vapor *South-Portland*. Los pasajeros y tripulantes en número de 36 trataron de salvarse en los botes, pudiendo llegar á tierra 22 individuos, ahogándose 14.

POLÍTICA

RETÓRICA PARLAMENTARIA

Es poco grato considerar que después de tantos años de vida parlamentaria todavía sigan imperando las rutinas tradicionales.

El debate político, cuya inutilidad es manifiesta ha comenzado, sigue y se desarrolla exactamente lo mismo que hace veinte ó treinta años, consumiendo estérilmente las horas legislativas.

Discursos bien dichos, períodos brillantes, frases oportunas y felices, todo eso arroja de sí ese que pudiéramos llamar debate reglamentario; pero ni al país ni á la política general le puede servir de ningún provecho, porque se insiste sobre cosas pasadas que no tienen ningún influjo sobre la situación presente ni sobre el porvenir.

En cambio, lo mucho que es preciso hacer para la transformación económica y social del país permanece aguardando las iniciativas salvadoras de los poderes públicos, iniciativas que no se determinan ni resuelven con oportunidad ni discreción, sino bajo el apremio de las circunstancias imperiosas de la necesidad.

Ahora mismo, la cuestión social ofrece caracteres interesantes que reclamarian una atención primordial del poder legislativo y que soluciones ni promesas llegan de lo alto para remediar la situación crítica en que se encuentran las clases proletarias?

Si los parlamentos no evolucionan para dar satisfacción á estas necesidades del elemento obrero, si se encastillan en sus rutinas reglamentarias como se ha de evitar el desprestigio cada vez mayor del sistema representativo?

Mientras las Cortes no sean la válvula de la opinión, sino el registro mayor de los órganos del poder, irán divorciados la opinión pública y las clases directoras, porque sus ideales no se encontrarán nunca.

Preciso es reconocer que si en materia política se goza de cierta libertad y se puede decir que España no marcha completamente rezagada en comparación á lo que sucede en otros países, no ocurre lo propio en lo concerniente al estudio de las verdaderas aspiraciones y necesidades públicas.

Mucho más que el problema electoral y el político, interesa al país el de las subsistencias y el de la instrucción; el de la higiene y salubridad pública. La vida es cara, más de lo que corresponde, y lo es por falta de leyes reguladoras del mercado, por carencia de vías de comunicación; por la impunidad de que disfrutan y hacen alarde los acaparadores de la producción y de la industria en todos los órdenes de la actividad.

Al país le tiene sin cuidado que la última crisis fuese antiparlamentaria y hasta anticonstitucional pero, en cambio, le convendría mucho saber que la crisis eterna de la producción, del comercio y de la industria, podrían provocar en los poderes públicos movimientos de atención capaz de iniciar soluciones, reformas, modificaciones del modo de ser y de estar que determinasen mejoras efectivas y ventajas tangibles.

SOLILÓQUIOS

LOS PRIMEROS FRÍOS

Ya han salido á la calle tal cual gában de invierno y alguna que otra capa, indicios precurosos de los inmediatos fríos.

Este año no se pueden quejar los frioleros: el verano y el otoño se defendían admirablemente y cuesta trabajo pensar que dentro de sesenta días estaremos en plenas Pascuas de Navidad.

En las casas de préstamos, que son el guardarrapa de los pobres, ha empezado ya el movimiento propio de la estación. Se desuelgan las prendas de abrigo y se conservan las de verano.

También se conoce la proximidad del invierno en las cuartas planas de los diarios de gran circulación. Han aparecido los anuncios de pastillas para la tos y jarabes pectorales; estufas y calentadores; alfombras y esteras.

La sucesión de las estaciones permite que no se experimenten bruscamente los cambios de temperatura y que se soporten mejor las inclemencias atmosféricas.

Del traje de drill, amplio, cómodo y fresco del verano, al gában de pieles, voluminoso y pesado del invierno, hay toda una gradación de prendas que van aumentando de densidad, hasta convertir la indumentaria en una especie de costra ó corteza exterior que convierte á ciertas personas en alhajas guardadas en estuches.

Los ancianos y los enfermos tienen miedo al invierno. Para ellos el frío es un enemigo terrible que no respeta gerarquías ni condiciones. Los catarros y las pulmonías se ceban más en las naturalezas debiles que en las sanas y robustas.

Cuando se consigue en la edad procreta vencer el invierno, la alegría de los viejos es inmensa, y así como las primeras lluvias, los primeros hielos y las primeras nieves las causan horror, los entusiasman las primeras flores y las suaves caricias del campo, precursoras de la primavera.

Un periódico trae la noticia de que la mujer más vieja del mundo, existe en el Tiro; es una criatura privilegiada, que nadie sabe la edad que cuenta y que la voz popular asegura que cumplirá pronto los doscientos años.

Cuero es que se trata de una exageración, pero es el caso que un centenario del país afirma que él era un chiquillo cuando llegó la viejecita, ya muy decrepita en un carrizo tirado por un asno; y ya la gente del pueblo cree que esa buena mujer no morirá nunca.

¿Cuántas alternativas de calor y de frío habrá pasado esa anciana que ha conseguido conservar el pellejo durante tantos años! Aún cuando los doctores aseguran que la vida humana vuelve á estar en condiciones de poderse prolongar asuta que se pueda vivir tanto, porque esos seres que logran enterrar á sus padres, á sus hijos, á sus nietos, á sus nietos, á sus tataranietos y á los hijos y nietos de sus tataranietos viven aislados, sin familia, sin afectos como esos ámbros seculares que ven pasar las generaciones sin que les afecten las catástrofes y evoluciones sociales.

La vida siempre tiene atractivos, pero es preciso considerar lo molesto que resulta verse atropellado por los años, con las energías físicas en constante decadencia, prisionero casi perpetuo de la cama, viviendo entre cristales como las plantas de estufa.

La infancia y la vejez polos opuestos en la escala de la vida, pagan mayor tributo á las inclemencias atmosféricas. Los niños y los viejos son los que más padecen con los cambios de estación. Siempre están en peligro, nunca pueden gozar libremente como los pájaros de las admirables maravillas de la naturaleza. El demasiado calor y el frío extremado les recluyen en sus jaulas, que no son otra cosa sus domicilios respectivos, donde como los canarios de salón tienen concentrada toda su existencia, su pasado, su presente y su porvenir; unos palitos entre los alambres para saltar, el cajón del asistente y el vasito para el agua. Fuera de aquel recinto, la luz, el sol, la libertad, el movimiento, la vida.

Después de todo, considerando la inmensidad

del espacio que es el planeta sino una jaula un poco mayor? Dentro de ella, las generaciones, los pueblos saltan como el canario en su estrecha jaula, sin poder ver ni disfrutar de las maravillas cósmicas, que allí en las regiones del infinito parecen concentrar todas las grandezas, todos los esplendores, todas las alegrías del vivir.

Abel Imart.

HOJARASCA FINANCIERA

Va pareciendo á la generalidad de las gentes que se ha ido quizá demasiado deprisa en cuanto á la desmonetización de la plata y la adopción del patrón oro.

Detrás de estas reformas transcendentales, ya iniciadas, no hay un vigoroso movimiento comercial, no hay una industria exuberante, ni un tráfico ensordecedor.

Solo hay la necesidad de desplegar una bandera política, con tendencias modernistas para dar al país y á la opinión la fición de un Estado que empieza á ver floreciente y que no concluye de estar anémico.

¡El patrón oro! Ahí es nada. Pero si no hay oro, si ni en la hipótesis de su apreciación comercial, no se traduce en producción, en transacciones, en movimiento de industria.

En manos extrañas están las principales fuentes de la riqueza nacional; tranvías y ferrocarriles; minas y luz eléctrica; tráfico marítimo; producción y comercio. ¿Para qué queremos el oro, para saciar la voracidad de los negociantes extranjeros?

Esas químéricas ventajas de la mejora de los cambios no se realizarán mientras no haya materia prima sobre que operar, y los estadísticos de exportación é importación están pregonando á gritos que todo eso es un sueño, porque ni la producción ni la industria están en el suficiente estado de prosperidad que requiere el establecimiento de medidas todavía muy prematuras en el aspecto financiero.

El Gobierno necesitaba un programa de cierta densidad y ha hecho un batiburrillo financiero con los cambios, la circulación fiduciaria, el saneamiento de la moneda y la adopción del patrón oro, que está produciendo entre los técnicos una verdadera fiebre financiera, cuyo desarrollo no se puede ni siquiera presumir.

El Banco de España será quien en definitiva reportará algún beneficio, si es que lo hay, en todo esto; pero, preciso es convenir en que por respetable que sea esta importante entidad, no es, no puede ser, ni representar las aspiraciones generales del país.

Las existencias de oro que hay en las cajas del Banco, no corresponden á la exagerada amplitud y desarrollo que tiene la circulación fiduciaria. Las garantías metálicas que ofrece el Banco á la constante y nunca interrumpida emisión de papel no corresponden ni á la importancia del enorme capital que representan, ni mucho menos á las necesidades económicas, productoras é industriales del país.

Si aquí ya á legislarse solo en beneficio del Banco de España, si toda la acción política y parlamentaria ha de concentrarse en provecho de los explotadores y acreedores del Estado, más valiera decirlo de una vez, y así la opinión y el país sabrían á que atenerse.

Esos proyectos, aparatadamente presentados, sobre cuestiones económicas y financieras, no son en realidad más que hojarasca, y cuando sean ley, se podrá apreciar lo poco que valen y significan para la prosperidad real del país.

MARINA FRANCESA

Desaparición de la "Melpomene,"

Hasta ahora, dos veces cada año el corazón de los viejos marineros de Brest latía de entusiasmo por el regreso de la *Melpomene*.

En esas fechas (Septiembre y Marzo) los antiguos oficiales, testigos de una época ya pasada, la época de la vela, se presentaban armados de sendos gemelos de mar en el paseo d'Ajot, y en la otra orilla del Penfied, en las murallas de Recouvrance, no quitando ojo de la espaciosa bahía.

Los eternecidos ojos de estos viejos lobos de mar, seguían con el más vivo interés las evoluciones de la fragata-escuela de los gabieros, en busca de su fundador, después de un crucero de instrucción en el Atlántico. ¡Qué alegría la de esos veteranos la de poder contemplar este último vestigio de la hermosa flota de otros tiempos!

Habría que oír las reflexiones, las apreciaciones, las críticas de estos santones náuticos acerca de las marinas comparadas de ayer y de hoy, y ¡pobre del Comandante de la *Melpomene* si la maniobra no era de una precisión impecable, porque enseguida se le trataba de recluta y se le tachaba de incapaz!

Y cuando la fragata en el rumor de las voces de mando, en el concierto de los silbidos de los contramaestres y jefes de maniobra, dejaba caer el ancla saludando al puerto con 21 disparos de la línea blanca de sus troneras, más de uno de esos viejos cachalotes sentía humedecerse los ojos al recuerdo de los buenos y antiguos tiempos.

Todo eso... ¡ha pasado ya! Los marineros de Brest y de Recouvrance no volverán á ver más entrar á la *Melpomene*. La antigua fragata ha desaparecido. El Ministro de Marina acaba de ordenar su desarme definitivo.

Hace tiempo que la *Melpomene* estaba amenazada á desaparecer. Los anteriores Ministros M. Lockroy y M. Lanessan la habían respetado, pero desde 1894 y 1895, los Sres. Brisson y Pelletan, individuos de la Comisión del presupuesto de Marina, habían pedido su supresión, bajo el pretexto de que la escuadra de gabieros resultaba demasiado onerosa para el Estado, y ahora M. Pelletan ha llegado á ser Ministro de Marina, no se ha olvidado de ser Ministro de prevenciones contra la vieja fragata, y ésta ha desaparecido para siempre de la lista de los buques de la Armada. ¡*Sic transit gloria mundi!*—

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

Aunque el título de estos artículos parece algo pretencioso, nos proponemos escribirla con los datos que hemos podido reunir, presumiendo que no siendo nuevos, ya lo habrán tal vez hecho otros, con mayor competencia y autoridad; y citaremos con frecuencia las fuentes de donde tomamos lo que iremos exponiendo en esta serie de artículos.

El escritor Sanchoniaton, supone que los fenicios debieron á una casualidad la invención de los barcos. Entre los más antiguos que registra la Historia del Mundo, tenemos en las Escrituras Sagradas, el Arca de la alianza, que debía ser de tamaño extraordinario.

Según refiere Homero, en su *Iliada*, Ulises fabricó una de este modo: «Corta prontamente veinte árboles, los labra y alisa, los agujera con una barrena y uniéndolos por medio de clavijas y juncos, coloca encima otros maderos atravesados, y sobre estos dispone el suelo de jangada, empleando para terminar la obra, tablas muy largas que forman el bordo.

Tales debieron ser, ó parecidos los primeros buques; después se aprendió á dejar vacío su espacio, entre los vigas y el suelo, y de consiguiente á aligerar la madera.

Los egipcios utilizaron para hacer sus buques, las cañas y los juncos, que revestían de papiro ó de cuero; y en tiempo de Sesostris, ya se habla de una escuadra egipcia compuesta de cuatrocientos buques.

Grecia por su situación, era el país más apropiado para la navegación marítima entre las islas del archipiélago; fueron los primeros en ejercerla los piratas, que usaron naves descubiertas, donde no debían estar más que cinco hombres armados, siendo muy notable que recientemente los griegos en la guerra contra Turquía en el pasado siglo, hayan usado esta misma clase de buques; pues con las naves ligeras daban alcance pronto á los buques más pesados.

Pertencieron á esta clase las mil doscientas naves de la expedición contra Troya, con veinticinco remeros por banda, de donde les vino el nombre de *pentecontoras*. Los griegos mejoraron luego la *pentecontora*, dividiendo la sentina en cuartitos herméticamente cerrados. Cuando al dar contra un escollo comenzaba el barco á hacer agua, se llenaba aquel cuarto y los demás permanecían libres.

Sabido es que esta idea tan antigua, es una perfección novísima de nuestros actuales buques de hierro, con sus célebres compartimientos estancos.

Las antiguas naves, tenían un solo palo con una vela; pero Xenofontes nos dice que en cada galera había otras velas de reserva más pequeñas, para cuando el mar se ensorbeciera ó para cuando llegase el caso de combatir, como medio de dominar mejor el movimiento del buque.

No obstante, cuando se dieron mayores dimensiones á los barcos, se les pusieron palos más elevados, con dos entenas, lo que era muy preciso siempre que en la popa se construían castillos tan altos, que impedían la acción de la vela baja.

Hasta hubo barcos de tres palos, pero muy rara vez, y en nave de extraordinaria cuba, como las de Antígono y Demetrio, sucesores de Alejandro.

Las velas se hacían de tela de lino (lineta), y la mejor procedía de Egipto; ó de pieles suaves y bien curadas, como dice César en sus *Comentarios*, que las usaban los pueblos de la Bretaña en el Océano.

Sus nombres varían según el palo á que iban atadas y el sitio en que se las colocaba; eran cuadradas ó triangulares como las nuestras; Alejandro hizo las suyas de distintos colores, para asustar á los indios, y Cleopatra las puso de púrpura en las galeras de Alejandría; color que, si hemos de creer á Plinio, se reservó desde entonces para las naves capitanas.

Vegecio quería que en los barcos de exploración, el casco de la nave, las velas y la jarcia fueran del color del mar, para deslizarse por ella sin ser notados.

Pompeyo, el hijo, Señor de la Sicilia y de aquellos mares, mandó teñir de azul sus buques con todo el aparejo, y además los vestidos de los tripulantes, en honor á Neptuno.

No parece que los buques de guerra tuviesen más de una vela por palo.

Las galeras tenían en medio del puente un palo con vela cuadrada, bajándolo siempre que el viento les obligaba á ir al remo ó cuando se disponían al combate.

Si en las galeras hubiese habido más palos, ó uno de muchas velas, habría sido demasiado difícil quitarlo, cuando en tales casos, lo que importa es la prontitud y la facilidad.

En una medalla de Adriano tenemos una galera con la forma de la vela, del palo y de sus estays.

Hemos visto que otras, además de la entena de medio, llevaban un palo pequeño delante, también con vela cuadrada.

Los barcos de transporte, viajando solo con velas, debían multiplicarlas para presentar mayor superficie á los vientos. Tres se veían en el palo de medio, y dos en los menores de popa y de proa.

Para conocer de dónde soplabla el viento se servían (como antes nosotros) de banderolas colgadas de una pequeña asta *Stelide*; otras, semejantes á nuestras *flámulas pterigia*, flotaban en las puntas de los palos; como se vé en el de una biereme en la columna Trajana (d. Roma).

No nos parece que los antiguos tuvieran nada semejante á aquella plataforma para el centinela, que en los buques franceses se llamaba *lume*, en los ingleses *top*, y en

en los nuestros; si bien los más, traducen así las voces latinas *corbis* y *carchesium*.

Los barcos eran calafateados con estopas y esparto; y exteriormente se les daba un baño de cera, pez y resina. Un buque antiguo, sacado del lago de Aricia 1.300 años después de haberse sumergido, hizo ver que los fondos se solían revestir de laminas de plomo, inventadas por los Etruscos. Las anclas, inventadas por los Etruscos, eran al principio, una roca agujereada que se arrojaba al mar; después se hicieron de hierro con un diente solo, y luego con dos.

Se empleaban para cada buque muchas anclas, llamándose la mayor *Sacra*, y la más pequeña *Unca*; y tenían su cable *angina* y sus cabos *ancorabía*, llamados *Ore* por Tito Livio; *rechinnada*, por Ovidio, y *rudentes*, por Plauto.

Con el fin de que no se nos achaque una erudición que no poseo, diremos aquí que abunda en estos y otros muchos pormenores, la obra de Eugenio Sué, *Historia de la Marina militar en todas las épocas desde Pánfilos hasta a nos fours*; impresa en París en 1841; de donde tomamos algunos de estos datos.

En los primeros tiempos, cuando sólo se navegaba pagado a tierra, únicamente se embarcaban víveres en el caso de que se presumiere que no había de encontrarse punto de desembarco.

Tucídides, en sus *guerras del Peloponeso*, parece dar á entender que la tripulación tenía que buscar por sí la subsistencia, pues refiriéndose al combate de Oropo, dice que los Atenieses, al ir á reembarcarse, hallaron los buques sin remeros ni marineros; pues estos se habían dirigido al puerto de la ciudad para comprar los víveres, trasladados allí los ciudadanos de acuerdo con el enemigo.

Sin embargo, cuando una expedición obligaba á alargarse á alta mar, se embarcaban provisiones pero cocidas y preparadas como lo demuestra Tito Livio.

Diodoro de Sicilia, al dar cuenta de la derrota experimentada por los atenienses en el puerto de Siracusa, nos dice que los buques estaban provistos de todo lo necesario para hacer de comer en la playa, y se ven utensilios de cocina colgados en la cubierta de un buque de transporte en la columna Trajana.

En aquella guerra con los atenienses la ventaja estuvo de parte de siracusanos por haber construido las proas, no altas como sus enemigos, sino bajas, de modo que hacían la nave enemiga á flor ó debajo del agua, logrando alguna vez echarla á pique de un solo choque.

Esto demuestra, primero, que á los marinos desde la época más antigua les gustó comer, como nos dijo D. Víctor Concas en sus conferencias á lecciones que está explicando en el Centro del Ejército ó de la Armada; y segundo, que el combate por medio del choque ó espolón, es tan antiguo como la navegación, y que el caso de Tegetoff en el combate naval de Lissa, no tan a nada de nuevo.

En Atenas, Pericles fué el primero que dió una paga regular á los soldados de Marina.

En aquella ciudad cada una de las doce *fatrias* había de dar al Estado dos ginetes y un barco, y sostenerlo en su peculio.

Diez magistrados entendían en los armamentos de guerra y en la policía del Pireo, y tenían á sus órdenes á los armadores y guarda navos.

A propuesta de Demóstenes, todo ciudadano poseedor de una renta de diez talentos estaba obligado á equipar una galera, dos el que contase veinte, y los que tenían menos se unían con otros.

La tripulación del buque se componía de soldados, remeros y marineros, un Capitán, un Teniente y un piloto formaban su Estado Mayor.

Al navarro, según Vegocio, estaban confiados los cuidados menos importantes del buque y la instrucción de los soldados y remeros de la chusma.

Continuaremos esta breve historia con que tratamos de encabezar la obra que se ha de titular *Glorias de la Marina*; y biografías de los Marinos Ilustres españoles, si Dios nos deja llevarla á término.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 25 de Octubre de 1908.

PROYECTOS DE LEY

Entre los que ayer leyó en el Congreso el Ministro de Hacienda, figuran los dos siguientes:

hierros de T ó doble T, con una plancha enmedio, á la que se hacen unos grandes agujeros para quitarle peso. Todo esto parte de una plancha inferior á la que por costumbre se le dá el nombre de quilla, que ya no tienen la mayoría de los buques; y ese costillaje ó armazón llamemos así se forra todo exteriormente de planchas de acero, incluso la parte superior sobre las vigas ó baos, de manera que el buque quede constituido por un tubo enorme, como si fuera de una pieza.

Dicho se está, que lo mismo que en la construcción de los edificios se procura que la unión de las piedras no vengán unas sobre otras; así se hace también con las planchas, que conviene que sean lo más grandes posible, para evitar uniones y que el buque entero resista á ese esfuerzo longitudinal, ó de látigo, de que os he hablado.

Para la unión de esas planchas hay que hacerle una línea correspondiente de taladros, los que se hacen de cierta manera para evitar que se agrie el metal, lo que no es cuestión de este estudio; pero la dificultad principal consistía en que los de la plancha superpuesta vinieran bien con la inferior, lo que hoy se hace con gran exactitud y economía, con las herramientas eléctricas que han facilitado y abaratado la construcción naval de una manera sorprendente. En efecto: las herramientas eléctricas funcionan con la mayor faci-

que reproducimos, por ser los que mayor interés tienen para nuestros lectores.

Depósitos franceses.

Artículo 1.º El Gobierno podrá conceder el establecimiento de depósitos franceses en los puertos que tenga por conveniente, siempre que tengan Aduana de primera clase.

Art. 2.º La concesión de los depósitos franceses se hará á las Juntas de obras del puerto, que tendrán el derecho de prelación para obtenerle, ó á las Sociedades ó Compañías españolas que ofrezcan las garantías que los reglamentos determinen.

Art. 3.º Será condición necesaria para hacer la concesión, que á las solicitudes de petición de los depósitos se acompañen:

1.º Los planos y descripción del depósito, indicando la situación en el puerto respectivo.

2.º Una relación de las operaciones que en el mismo se propongan hacer los peticionarios y las tarifas de cada una de ellas.

3.º La obligación de reintegrar á la Hacienda de los gastos que ocasionen la intervención y vigilancia del depósito.

Las solicitudes se publicarán en la *Gaceta de Madrid*, á fin de que en el plazo de treinta días, á contar desde el de dicha publicación, puedan alegar, tanto las Corporaciones oficiales como las particulares á que afecte la concesión, las razones que estimen pertinentes.

Art. 4.º Podrán introducirse en los depósitos franceses todas las mercancías cuya importación no es prohibida ó limitada por leyes especiales y todas las nacionales cuya exportación esté permitida.

Art. 5.º Las mercancías introducidas no podrán permanecer en los depósitos más de cuatro años, después de los cuales se exportarán ó destinarán al consumo en España.

Art. 6.º Dentro de los depósitos se permitirán, bajo la vigilancia de la Administración, las operaciones siguientes: cambio de embalse de las mercancías; división de las mismas para preparar clases comerciales; mezcla de unas con otras con igual fin; desasarado y tostadura del café y del cacao; tendido de las pieles; aserrado y trituración de las maderas; extracción del aceite de capra y de las semillas oleaginosas; lavado de las lanas y todas las operaciones que aumenten el valor de los géneros depositados sin alterar su naturaleza.

Art. 7.º Queda prohibido que se realice en los depósitos las operaciones siguientes: mezclar el aceite de oliva con el de semillas; incorporar azúcares extranjeros ó sacarina y sus análogos á las substancias alimenticias; preparar aguardientes compuestos ó licores; encabezar vinos con licores extranjeros y mezclar vinos españoles con los extranjeros no obtenidos con uva fresca.

Art. 8.º Todas las mercancías que entren en los depósitos, quedarán exentas de pago de los derechos de transportes y arbitrios de obras de puertos en que en estos últimos se perciban. Las nacionales que se exporten pagarán el impuesto de transporte y obras.

Art. 9.º Las procedentes de los depósitos que se declaren para el consumo, satisfarán todos los derechos más gravámenes que si vinieran directamente del extranjero, y se sujetarán á la regla para los derechos de importación señalada.

Art. 10.º El Estado no garantiza el establecimiento ni la existencia de los depósitos; pero mientras subsistan las mercancías en ellos al macenadas, estarán bajo la salvaguardia de las leyes y no serán objeto de las represalias ni en caso de guerra.

Art. 11.º Las Sociedades ó Compañías concesionarias reintegrarán el total de los gastos que ocasionen la intervención y vigilancia de los depósitos.

Art. 12.º El Ministro de Hacienda dictará los reglamentos para el cumplimiento de esta ley.

Obligaciones de Ultramar.

Artículo 1.º Las pendientes de pago y reconocimiento, liquidación y pago, procedentes de Ultramar, se entenderán divididas en dos agrupaciones generales, para el efecto de librar y ejecutar el pago de su importe; la primera, con el carácter de preferente, la constituyen las procedentes de fianzas y depósitos en metálico; de imposiciones voluntarias en la Caja de Depósitos de Manila; de las Loterías de Cuba y Filipinas, y todas las que representen devengo de servicios personaes.

La segunda agrupación la formarán todas las no asignadas al primero, singularmente las que signifiquen suministros al Ejército.

Art. 2.º El Tribunal gubernativo de Hacienda reconocerá y clasificará las obligaciones pendientes ya liquidadas y que se liquiden á mayor brevedad por Guerra ó Marina, y por la sección de Ultramar de la Dirección de la Deuda.

Art. 3.º Al pago de las obligaciones del primer grupo se destinan los siguientes recursos: el producto en negociación de la Deuda amortizable al 5 por 100 que tiene en cartera el Tesoro, por valor de 30.685.932,45 pesetas nominales; el remanente de ingreso del presupuesto de 1902 por la suma necesaria.

Art. 4.º Al pago de las obligaciones del segundo grupo se destina el resto de dicho remanente y el 20 por 100 de la recaudación que se obtenga por resulta de presupuestos cerrados.

Art. 5.º Se declara prescrito el derecho al cobro de todo crédito que no se haya reclamado en tiempo oportuno y el de los créditos ya

dad hasta en los sitios más inaccesibles y en lugar de tener que cojer las planchas y llevarlas y traerlas del taller con grandes gastos y no pocas dificultades, en objetos de tanto peso y volumen, se trabajan las planchas ya colocadas en su sitio. Y para formar concepto de la importancia de este procedimiento procuraré dar una idea sucinta de lo que es un taladro eléctrico.

Este se compone como es consiguiente, de un taladro y de su pequeño motor, todo montado en un armazón que á modo de columna tiene dos grandes electro-ímanes, y una vez colocado en su sitio el taladro, se dá corriente á dichos electro-ímanes, que se adhieren fuertemente á la plancha sin necesidad de todos esos aparatos que hay que poner en busca de un punto de apoyo, hasta para la vulgar cañaca movida á mano; y apenas se termina, con cortar la corriente á los electro-ímanes y queda todo hecho un cuerpo muerto, que se lleva á donde conviene, sin que haya la menor dificultad en que estos aparatos trabajen para arriba ó para abajo y de cualquier manera, con tal que tengan sitio suficiente para caber ellos mismos.

Dicho se está que esta es una descripción eminente elemental, y que cuanto más largo es el buque, hay que reforzarlo más, para resistir esos esfuerzos longitudinales; pues son muchos los buques que se han partido por la mitad, y á ello se atribuye la desaparición de otros tantos,

reclamados y pendientes de justificación; se declaró caducado si no se justifican en el plazo de seis meses para los de Cuba y Puerto Rico y de nueve para Filipinas.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA PARRA).

Proceso contra Lebandy.

París 23.

En el Palacio de Justicia se ha dicho hoy que el Ministro del ramo ha ordenado incoar proceso contra Lebandy, por el asunto de la expedición del *Fraser*.

Cruceiro francés.

Palma 23.

Esta mañana ha fundado en este puerto el cruceiro francés *Linols*, procedente de Mahón. A las cuatro de la tarde el Ayuntamiento de volvió su visita al Almirante, á bordo del acorazado insignia.

Negativa del doctor Motono.

París 23.

El doctor Motono Iteha, Ministro del Japon en esta capital ha desmentido terminantemente en una entrevista celebrada con él, los rumores de declaración de guerra entre el Japon y Rusia.

También ha dicho que carece de exactitud la movilización de tropas japonesas.

Reelección.

Londres 24.

El Sr. Lyttelton, nuevo ministro de Colonias, ha sido reelegido Diputado.

Embajador inglés.

Londres 24.

The Morning Post publica hoy un despacho de Washington diciendo que Inglaterra ha propuesto al Presidente de los Estados Unidos y éste ha aceptado, el nombramiento del Sr. Fortimer Durand para Embajador de la Gran Bretaña en Washington, cargo que actualmente desempeña en Madrid.

Añade que el Sr. Mortimer Durand saldrá en breve de Madrid para encargarse de su nueva embajada.

Francia é Italia.

Londres 24.

El corresponsal en París de The Times telegrafía que según noticias de buen origen es completamente inexacto que Francia é Italia hayan llegado á una inteligencia política con carácter definitivo.

La guerra en Marruecos.

Londres 24.

The Times inserta un despacho de Tánger diciendo que la última derrota de las tropas imperiales, fué más grave de lo que se ha supuesto; que los rebeldes persiguieron en su retirada á los soldados del Sultán, matando é hirviendo á muchos, y que esta victoria de los insurrectos ha contribuido á aumentar la indisciplina y demoralización de las tropas marroquíes.

Programa del gobierno chileno.

Santiago de Chile 24.

El programa del nuevo Gabinete chileno comprende, entre otros proyectos, la reorganización de la Hacienda, realizando grandes economías en los gastos, y la resolución rápida de la cuestión de fronteras, pendiente entre Chile, Perú y Bolivia.

Descalabro de los turcos.

Londres 24.

Un telegrama de Sofía comunica que los insurrectos se apoderaron el miércoles último de una fortaleza turca, haciendo prisionera á la guarnición y volando después con dinamita todas las fortificaciones.

Sueldos y derechos pasivos para los militares.

(Conclusión).

Otro asunto que hoy afecta al elemento armado, son los cambios de destino y comisiones; ocurre con frecuencia el dar una orden de traslado de destino ó para desempeño de una comisión y el oficial á quien se nombra, falta de recursos, se ve obligado á contraer débitos para cumplir con el correspondiente. Si lo que ocurre es un cambio de destino, al Estado corresponde el abono de pasajes, no sólo al Oficial, sino á sus familias, salvo el caso de guerra; si es una comisión la conferida, procede que con la orden se entregue, á justificar, una cantidad prudencial, rindiendo cuentas que acrediten los gastos, al terminar el desempeño; suprimiendo toda otra asignación para estos fines, pues ni debe exigirse más de los gastos extraordinarios que realmente se precisen ni ha de ser de cuenta del Jefe ú Oficial, lo que reporta beneficio al buen servicio, y es deber del Estado sufragar esos gastos.

Otra asignación que debe establecerse, justa

para quienes la mar y Dios guardan el secreto del paso á la eternidad de todas sus tripulaciones.

En términos generales, y en los buques de guerra en particular, una de las cosas más importantes y que más complican la construcción son los compartimientos estancos, y con decir que los últimos cruceros que hemos construido tienen 86, basta para comprender la subdivisión que para eso es preciso.

El compartimiento estanco es una celda que, una vez cerrada, debe suponerse impenetrable al agua y, por consiguiente, ejercer el oficio de flotador; y como el enemigo ó un accidente no han de destruir la mayor parte á la vez, los buques son, teóricamente, insubmersibles. Esta es la síntesis, pues en la realidad ya son otros cantares.

En primer lugar, esos espacios no pueden estar cerrados de firme, porque hacen falta para colocar en ellos máquinas, calderas, depósitos, etc., etc., y, aun haciendo un gran sacrificio, hay que comunicarlos en su mayoría, si no el servicio del buque sería imposible. Hay que comunicar la máquina con las calderas, éstas con las carboneras, los depósitos de municiones con sus ascensores, el pie de las torres con sus aparatos de movimiento, etc., etc.; esos mamparos ó tabiques tienen que ir atravesados por toda la tubería y, por último, como al estar inundados soportan la mis-

ma presión que el costado exterior, necesitan ser de un grueso poco menos que aquél, lo que no es posible más que en los principales, pues vendríamos á lo mismo, de que el buque quedaría cargado con los propios materiales que le constituyen.

En la práctica los compartimientos estancos pueden dar la confianza de sostenerse á flote una veintena de minutos, que en la mayoría de los casos es lo suficiente para la salvación. Y aunque sea apartándonos un momento del tema emprendido, diré que esos grandes buques, creaciones maravillosas de la industria moderna, no tienen rival mientras todo va bien; pero en cuanto tienen una avería están en peores condiciones que un patache costero, pues no caben en ellos las improvisaciones; para todo hace falta tiempo, hasta para informarse de los daños en buques que tienen cerca de 200 metros de largo, en los que puede darse el caso de que se pierdan antes de que haya tiempo de saber la causa; tiempo que se obtiene por medio de los compartimientos estancos, que se comunican con puertas, que la mayor parte se cierran desde arriba, ó sea desde las cubiertas altas.

Otro de los detalles también muy importante es la sujeción de las planchas de blindaje al costado. Para esto los buques que han de llevarlas tienen el costado metido un poco para adentro, tanto para que el blindaje apoye en el escalón, que así se

y razonada, es la que debían percibir los Ingenieros y Artilleros, con el nombre de «Prima de construcciones, reparaciones y carenas», que sería un tanto por ciento prudencial del valor de la nueva construcción, reparación ó carena, que bajo la dirección técnica se llevase á cabo.

De este modo se fomentaría el estímulo de estos militares, cuyos mayores estudios y rendimiento al Estado es desatendido, dando con ello lugar á que personalidades de mérito indiscutible, busquen en empresas particulares ó en el extranjero, un porvenir que no obtienen en las carreras que sirven.

Paso á ocuparme de las beneméritas clases subalternas de Sargentos, Contramaestros, Condestables, Practicantes, Maquinistas etc., cuyos actuales haberes son deficientes, cuya paralización de escalas les obliga á perpetua miseria.

Sargentos.—A los veinticinco años de servicio son retiradas estas clases de Infantería de Marina, teniendo un haber modesto y unos premios que en general perciben tarde y con merma, originando esos retardos á deudas adquiridas, malestar grande, cuyas resultas no han de ser nada provechosas ni al servicio, ni á la Nación.

Creemos que esta clase digna de consideración, debe percibir al obtener el empleo 100 pesetas de haber mensual, á los diez años de servicio 150 pesetas y á los quince años 175; dejando á sus familias los que sirvan de los doce á los veinticinco años que obtienen su licencia, una pensión del tercio del retiro que disfrutaban al dárseles la licencia, y cuyo importe es hoy día de 90 pesetas.

Los Contramaestros, Condestables y Practicantes, Cuerpos que prestan tan útiles y buenos servicios, siendo en los buques la ayuda que encuentran los Comandantes y oficiales para la mejor organización, servidores del Estado que comparten la azarosa vida de mar, llenos de celo por el servicio, con sus escalas paralizadas contando unos empleos hasta veinte años para poder alcanzar el inmediato, justo y justísimo que reguladora ley les facilite mayor haber en justa proporción con los años de servicio que cuentan, fomentándose con ello el estímulo que hoy tan por completo carecen, y como proyecto exponemos el siguiente á continuación:

Al obtener el empleo de tercer Contramaestre ó su asimilado se disfrutará un haber mensual de pesetas 125.

De los doce años de servicio á los diez y seis años 150.

De los diez y seis años á los veinte años 175.

De los veinte años á los veinticinco años 205.

De los veinticinco años á los treinta años 235.

De los treinta años á los treinta y cinco años 265.

De los treinta y cinco años á los cuarenta años 300.

De los cuarenta años á los cuarenta y cinco años 350.

De los cuarenta y cinco años en adelante 500.

Solo subsistirán como emolumento los goces de embarco y cargo en los buques y 40 pesetas á los Contramaestros de los Arsenales que ejerzan el cargo de Mayores.

Sus retiros serán prudentemente regulados, y sus derechos á dejar orfandad desde los doce años de servicio en adelante el quinto del haber que disfrutaban á su fallecimiento, teniendo de limitación máxima 80 pesetas mensuales.

Los Cuerpos de Auxiliares de Oficinas Militares, cuyos cometidos importantes hacen ascenden con su celo la buena marcha de la Administración y organización en los diversos centros donde desempeñan sus destinos, deben también ser regulados sus haberes por años de servicios presentando la siguiente escala gradual:

Al ingreso en el Cuerpo percibirán como haber mensual, pesetas 105.

De doce años de servicio á los diez y seis años 125.

De diez y seis años á veinte ídem 150.

De veinte ídem á veinticinco ídem 180.

De veinticinco ídem á treinta ídem 205.

De treinta ídem á treinta y cinco ídem 240.

De treinta y cinco ídem á cuarenta ídem 275.

De cuarenta ídem á cuarenta y cinco ídem 400.

De cuarenta y cinco en adelante 450.

Los retiros de este personal deben regularse equitativamente, dándoles derecho á dejar pensión á las familias á su fallecimiento, como el quinto del haber que disfrutaban á su muerte señalando como máximo 70 pesetas mensuales.

El Cuerpo de Archiveros, cuya importancia es notoria, y cuyos servicios son indispensables para el buen régimen de todos los Centros y dependencias, procede se aumente su número y sus haberes bajo la base de su vigente organización á tener en vez del haber máximo de 5.000 pesetas que hoy disfrutan, el de 6.500, regulando sus retiros y derecho á pensión en forma equitativa y en analogía con las categorías asimiladas que hoy se les asigna.

El importante Cuerpo de Maquinistas de la Armada, pendiente de reforma que los haga alcanzar el lugar preferente que exige su importante cometido, al regularse como tenemos entendido el que haya personal subalterno y personal de Jefes y oficiales unas y otras, justo conceptuamos se regulen sus haberes y derechos en la misma forma y modo que queda expresado para los Oficiales y clases subalternas.

Bajo esta base, ligeramente expuesta, tenemos la evidencia completa, renacerá el bienestar y se fomentará el estímulo y entusiasmo de los leales servidores de la Patria, que en los días de peligro saben afrontar la muerte con

sereno juicio y se ven hoy día preteridos por cargos inmovilizados que acumulan sobre ellos una opinión extraválida, sin pensar que el que dió la vida por la integridad de territorio, no puede ser culpable de esas mutilaciones que ha sufrido España en su poder colonial, hijas de una desidia y de un abandono, que, lejos de servir de ejemplo provechoso para el porvenir, sólo ha servido para buscar responsabilidades ilusorias en las verdaderas víctimas del desacierto y de rutinarias sendas seguidas por Gobiernos caducos, lamentando profundamente la prosecución de ideas que evitan el fomento y desarrollo del poder naval militar que para la vida propia de nuestra nacionalidad se precisa tan urgentemente.

Capitán Nemo.

S. F. 21-10-1908.

OBRA DE ARTE

Casualmente hemos tenido ocasión de visitar el estudio del reputado pintor D. José Castellote, quien con amabilidad suma nos presentó notables trabajos que está ultimando, con verdadero acierto.

Entre esos trabajos, atrajo principalmente nuestra atención un magnífico retrato de Su Majestad el Rey, que seguramente merecerá entusiastas elogios de las personas inteligentes. Presenta el Sr. Castellote á S. M. de cuerpo entero, vistiendo el uniforme de Capitán general, y tanto por el exacto parecido, como por la naturalidad de la figura y lo perfectamente acabada que está la obra, resulta ésta digna del oxímoro artista que la ha llevado á cabo.

Aproveschamos esta ocasión para reiterar al Sr. Castellote nuestra enhorabuena, por su notable obra.

La huelga de los mineros en Bilbao.

Continúa sin solucionarse la huelga de los mineros bilbaínos.

Las gestiones practicadas por el Gobernador para procurar una avenencia han resultado completamente estériles, pues los mineros persisten en su actitud de intransigencia.

Los patronos, si el lunes no se han reanudad los trabajos, pagarán á los obreros los jornales devengados y paralizarán definitivamente todas las labores. El Gobernador les prometió asegurar la libertad del trabajo.

También conferenciaron con la citada autoridad los representantes de los obreros, quienes mantienen sus conclusiones.

Ayer intentóse trabajar en algunos puntos de la zona minera; pero los huelguistas lo impidieron.

Se ha confirmado oficialmente la colisión de Montellano, aunque no que hubiese heridos los mineros dispararon al aire y también un cabo de la Guardia civil que se vió agredido de cerca.

MUERTE TRÁGICA

M. Henry Steers, primer vencedor de la Copa de América, acaba de morir trágicamente en los Estados Unidos.

Dicho yachtsman fué quien dirigió el yacht *America* en la célebre carrera alrededor de la isla de Wigh, y era sobrino del famoso Ingeniero George Steers, que trazó los planos y construyó la primera goleta que arrebató á los ingleses dicho trofeo.

M. Henry Steers ha perecido ahogado en Westport, cerca de Massachusetts, cuando se consagraba pacíficamente al ejercicio de la pesca con caña.

Esta muerte trágica ha producido mucha impresión en Norte América, donde M. Henry Steers era muy popular.

Era miembro del New-York Yacht Club, y había construido muchos barcos para la Pacific Steam Ship Company.

Duelo á sable.

A la nueva de la mañana del día de ayer, se reunieron en un teatro de esta Corte con objeto de probar unos sables los señores D. Diego Fernández Arias, Director de *La Correspondencia Militar*, y D. Marcelino Izquierdo, Capitán de la Guardia civil, acompañados el primero, de los Sres. D. Vicente Sánchez y D. Ramón López Mora, y el segundo, por D. José Yusón y D. Julián Aldiz, distinguidos militares todos ellos.

El objeto de la reunión era probar unos sables con arreglo á las leyes de la esgrima.

Dirigió los asaltos el Sr. Sánchez, y al tercero el Sr. Izquierdo tuvo la desgracia de sufrir una herida contusa en la frente, de diez centímetros de extensión superficial, de arriba á abajo y de izquierda á derecha.

Dos médicos que, como aficionados á la esgrima presenciaban el lance, restañaron la herida, dando nueve puntos de sutura.

forma, como para que éste quede en una línea con el costado exterior. Sobre el propio costado del buque va una tonga de madera de teca, generalmente de unos 15 centímetros de espesor, que sirve, á la par que de almohadilla, para adaptarse á las irregularidades de las planchas de coraza, las que se sujetan al costado mediante unos gruesos pernos, metidos á medio metal y atravesando la teca hasta asegurarse en el costado, cuya dificultad y complicación basta con esbozarla para comprenderla.

Esta es la idea general de cómo está construido un buque, especialmente de guerra; volviendo ahora á coger lo que decimos en un principio de que un buque es verdaderamente un número de kilogramos de buque, por lo que vamos á ver aquí, como buenos amigos, qué nos hacemos de ellos y qué nos resulta de su empleo.

En primer lugar, hemos quedado en que todas esas costillas y cáscara exterior, de que hemos hablado, tiene su peso, que prácticamente anda muy cerca del 33 por 100; que la tripulación, que es numerosa, por aquello de que mucha gente para la guerra, tiene su peso, tanto más cuanto que no existe ningún reglamento que excluya á los gordos de formar parte de ellas; que sus equipajes, agua dulce y hasta los víveres, pues esos picaros marinos

CUENTO EL POEMA DEL BOSQUE

El anciano don Martín, el venerable cura de Valdeobos, tenía la inveterada costumbre de dar un paseo todas las tardes por lo más intrincado del bosque próximo al condejo, bosque imponente que era una colosal maraña de ramaje y fronda.

Era sombrío el panorama, y tenía mucho de vaporoso, sobre todo en los días de ventisquero; entonces el aire agitaba rumbosamente la verdumbra del arbolado en las seculares copas silbaba simulando la música de un millón de arpas destempladas y, ya en un frenesí de opia á chirriar el viento produciendo un silbido de serpiente, ó bien cogiendo de lleno la enramada, la hacía estrechoarse y tritar con ruido de oleaje bravo de mar revuelta.

Por estos motivos sin duda, los prudentes vecinos de Valdeobos no osaban penetrar en el bosque, nido de reptiles y de bandidos, según los valdeobosenses, aunque bien sabe Dios que no era nido ni de uno ni de lo otro.

Pero la fantasía popular necesita tener siempre una fábula que la distraiga. Despojarse a un pueblo de sus leyendas, es quitarle su poesía. Y los pueblos completamente «en prosa», no son felices.

Don Martín conocía el bosque de punta á punta; era un parque; el gran templo profano de sus horas de recreo; iba á él en invierno como en verano; en verano al caer la tarde y en invierno á las horas doradas, para hacer más llevadera y soportable la temperatura.

Veinte años haciendo la misma vida, no lograron cansarle.

—En cuanto yo deje de ir al bosque, me moriré.

Decía. Y en efecto; aquel ambiente, selvático y sano, aromoso y puro, era lo que mantenía al viejo saludable y terne.

—Mi parroquia y mi bosque; ¡mis dos amores!

Pleno verano; dorada tarde canicular. Los rayos lácidos del sol que se pone se filtran aun por entre la cúpula de hojas verdes, bordando una greca de oro sobre el piso.

Ya don Martín, caballero en su mula, por una de las veredas del laberinto. El noble animal en que cabalgaba dando pasos cansados y lentos; pero sigue su camino sin necesidad de que el anciano sacerdote tenga que hacer uso siquiera de la rienda.

Que es un misántropo don Martín, es cosa que huelga decirlo. Todos los que aman apasionadamente la soledad suelen tener una catedral en el cerebro.

Por eso es feliz yendo al bosque, y allí reza, y allí habla con Dios, y con El se confiesa, amparado por la soledad augusta del paisaje.

Entra mirando á lo alto, recreando la mirada en los anejos de la cúpula, que parece un dosel construido con una inmensidad de estalactitas verdes.

La tarde es bella; brota de la tierra tibia euforia; de frescura; los árboles parecen pebeteros que vierten sus aromas por el monte; á trecho se encuentran serpentinales de agua que se esparcen culebreando por entre la hierba; nacen de la grietas de las rocas, como hilos vivos de cristal y van á morir después bajo las flores asistiendo á su autoentierro y adornando con sus lágrimas el mugro.

Ya desplomándose la tarde; llega la hora de la oración. Don Martín se apea de su cabalgadura, la atará á un tronco por la brida.

Luego el anciano se quita el sombrero de tela, se arrodilla y ora. Hasta que se marcha poco á poco el sol. Y la noche brota; y las tinieblas se van cerrando sobre el bosque.

Ha terminado la oración. El anciano don Martín se levanta radiante de alegría. Acababa de ver á Dios con los ojos de la fantasía, al Dios indescriptible y todo bondadoso.

—¡Me ha sonreído! ¡Me ha sonreído!... ¡Me perdona, Dios ó mi alma? Te dice. ¡Yo perdono siempre; te perdono; perdona siempre también tú...»

El viejecillo estaba temblando; y de la alegría brotaban las lágrimas de su alma pura. —Es muy santo el Maestro; haré siempre lo que El dice; perdonaré.

Ya de regreso el cura de Valdeobos. El bosque está negro; sombrío como una noche de tormenta.

La mula en que cabalga, va sin ruidaje; sorteando perezosamente la vereda accidentada y laberíntica.

Rompe el silencio un tiro; cae de la mula al suelo D. Martín. Y de la fronda imponente aparece un hombre.

El asesino se abalanza sobre el cuerpo ensangrentado del sacerdote; le registra los bolsillos; le quita el dinero.

Y cuando el malhechor va á retirarse, le coge el cura la mano y murmura: —Perdonadle, Señor!

Después espira tranquilamente... mirando al cielo.

Francisco de la Escalera.

Teatros

Los dos pilettes. Buena cosecha de aplausos recogió anoche Loreto Prado (buena negocio se le presenta á la Empresa del teatro Moderno).

señorita Santi fueron muy aplaudidas. De los actores, hoy nos complacemos en decir lo mismo: Chicote, Ponzoa (Española), Soler y Ripoll, completaron el cuadro, al que dieron realce tres preciosas decoraciones nuevas.

Así se interpretan las obras y así se obtiene el favor del público.

En el Cómico, por desgracia, todo va mal en esta temporada. Y es lo peor del caso, que ni la Empresa ni los actores atienden á los buenos consejos.

El estreno de El vals de las olas, fué una catástrofe y un escándalo. Verdad que el escándalo es cosa corriente en este teatro.

La silba fué monumental; pero debemos decir á fuer de imparciales que los actores tuvieron gran parte del fracaso, sin que por ello defendamos la obra.

¡Paz á los muertos! Como dice nuestro querido colega El Globo solo faltó el incendio del teatro.

Pero paciencia, que si el Gobernador no lo remedia, incendio tendremos.

Urbano Cortés.

INGENIERO ELECTRICISTA

Hoy fué recibido por S. M. el Alférez de navío D. Jacinto Vez y Zetina, que acaba de llegar de Lieja, en cuya famosa Universidad ha terminado sus estudios de Ingeniero electricista, con grandes distinciones, pues durante todo el curso fué el número uno de su clase.

Como se trata de un joven Oficial de la Armada, que ha dejado el pabellón tan bien puesto en renombrado centro docente extranjero, á donde acuden á recibir enseñanza de todas partes del mundo, nos complacemos en felicitarle y en hacer además públicos sus merecimientos, que tanto honor hacen á España y á la Marina.

LAS CORTES SENADO

Sesión del 24 Octubre.

Comienza la sesión en la mayor soledad y presidida por el Sr. Azcárraga, á las tres y veinte.

En el banco azul los Sres. Martitegui y Conde de San Bernardo.

El Sr. Calvo Martín vuelve á lamentarse, una vez más del abandono en que se tienen los servicios sanitarios y excita al Gobierno, para que adopte medidas energéticas á fin de evitar la propagación de la epidemia variolosa.

El Ministro de Estado ofrece trasladar las anteriores manifestaciones al Ministro de la Gobernación.

El Marqués de Ibarra, defiende á la Diputación provincial, de los cargos que la ha dirigido el Sr. Calvo Martín. Dice entre otras cosas, que el Hospital del Cerro del Pimiento debiera destinarse á las epidemias, para evitar la aglomeración de enfermos en el Hospital general, donde actualmente hay acogidos 1.400 enfermos, no teniendo capacidad más que para 800.

El Sr. Calvo Martín, censura que la Diputación se deje explotar, como ha ocurrido en la edificación del Hospital del Cerro del Pimiento, y pone de ejemplo como modelo de Diputaciones la de Bilbao, que cuenta con excelentes instituciones creadas y sostenidas exclusivamente con el cupo provincial.

El Sr. Romero pregunta al Gobierno que resoluciones ha adoptado con motivo de las reclamaciones de varios españoles transmitidas por el Cónsul en la Guayra.

Contesta el Ministro de Estado que el Gobierno no ha dejado desatendidos un sólo momento los intereses de los españoles y además hace constar que el Gobierno venezolano ha rectificado ya la conducta que venía observando con motivo de las reclamaciones presentadas por España.

Habían después para pedir el envío de documentos y formular preguntas de escaso interés los Sres. Aguilar de Campo, Ugarte, Navarro Reverter y Dávila.

Este día lugar á un incidente por haber pedido una relación de los Ayuntamientos procesados desde que el Sr. Villaverde ocupa el Poder, recomendando que dicha relación se haga con tinta roja, porque su lectura—dice—hará subir al rostro el carmín de la vergüenza.

El Conde de San Bernardo protesta enérgicamente de esta frase, diciendo que el Gobierno, como todo el que cumple con su deber, no tiene por qué sentir el rubor de la vergüenza. Será por tener la epidemia muy dura—dice el Sr. Dávila.

CONGRESO Sesión del 24 Octubre.

Abre á las tres y media, bajo la presidencia del Sr. Romero Robledo. (Bastante animación en las tribunas.)

Un señor Secretario lee el acta de la anterior sesión, que es aprobada.

(En el banco azul los Sres. García Alix, Cobian, Besada, Gasset y Santos Guzmán.)

El Sr. Omsa, de la Comisión de Actas, dirige un ruego á la Mesa, para que se discutan las actas graves.

El Presidente dice que abunda en la misma opinión que el Sr. Omsa; pero que tiene que atender á los intereses de todos, dentro de los deberes parlamentarios.

tas á los industriales republicanos de Madrid, por estar conceptuados como republicanos. (Con este motivo se promueve un incidente entre el Sr. Morayta y el Alcalde, cruzándose algunas palabras entre ambos.)

El Sr. García Alix contesta que el Sr. Talavera fué separado no faltas al cumplimiento de su deber. Añado que las multas impuestas á los industriales lo habrán sido justamente cuando así lo ha hecho el Alcalde.

El Sr. Nougues pide la palabra y el Sr. Romero dice que no puede acceder á su deseo por no haberse advertido.

El Sr. Nougues: Iba á haberlo hecho, pero en los momentos en que lo intenté hallábase el señor Romero en amoroso colloquio con el señor Silveira y no lo quise interrumpir.

Concedida la palabra al Sr. Nougues protexa del procesamiento del Alcalde de Tarragona por el supuesto delito de prevaricación.

Ataca duramente al Gobernador de Tarragona, de quien dice que sino fuera por los proselitios que hace para la causa republicana, por sus constantes atropellos, habría que pedir su destitución inmediata.

Pregunta al Gobierno si apoya esta conducta del Gobernador de Tarragona.

Pido al Gobierno, informarme sobre el procesamiento de Palma de Mallorca, de quien leo unos telegramas.

El Ministro de la Gobernación aprueba la conducta del Gobernador de Tarragona y explica las causas por las cuales la Audiencia de Barcelona procesó al Alcalde de Tarragona.

El Sr. Nougues rectifica aclarando lo que se refiere al procesamiento del Alcalde de Tarragona, y pregunta el Sr. Alix si se hace solidario de lo que hace el Gobernador de aquella provincia. Alix contesta que sí, y Nougues responde: Pues allí se juega á todos los prohibidos desearadamente.

El Sr. Marengo formula varios ruegos.

ORDEN DEL DIA El Sr. Silveira (expectación). Dice ya á cumplir brevemente su deber explicando la crisis última.

La discusión del Mensaje planteó ya—dice—una cuestión en el Gobierno, que empezó á desenvolverse hasta dar el resultado ya conocido. La crisis—dice—era inevitable. No bastaba contar con la confianza de la mayoría y de la Corona. Era preciso que todos pensaran igual dentro del Gabinete.

Nadie—añade—creía que la crisis sería total. ¿Cómo abordar el testimonio de carño de la mayoría?

Yo no puedo ofenderme de que el Sr. Azcárraga no preste crédito á nuestras palabras. Cuando se trató de defender horas ajenas hasta el punto de estar justificado.

El Rey no quería la crisis. En mi última entrevista con él, me preguntó, y si yo no aceptara la dimisión de usted, me obligaría á ello algún precepto constitucional? A mis reiteradas instancias tuvo D. Alfonso que acceder á mis deseos.

Los aragoneses no han tenido que preguntar al Rey, si era el mejor servidor de la Nación; él se ha anticipado á decirlo. (Conservadores y liberales aplauden.)

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA) Deportado á Angola. Lisboa 24.

De hoy á mañana es esperado el vapor Malange que conduce de Angola á los deportados del regimiento 18 de Infantería. Estos pasarán al depósito de Ultramar hasta que se les de colocación definitiva. La Escuadra inglesa está ya evolucionando á la vista de Lagos.

Entre los festejos que se preparan al Rey Alfonso figura una gran caecería en Villavieja.

Próximo viaje de Alfonso XIII. Paris 24.

El Echo de Paris dice hoy que puede asegurarse que el Rey de España visitará en Mayo próximo la capital de Francia, acompañado del Ministro de Estado y de numeroso séquito.

Agrega que desde esta capital irá á Londres y que visitará también las capitales de Alemania, Austria é Italia.

Dice también que ayer celebró una larga entrevista con el Sr. Delcassé, el embajador de España, relacionada con el viaje de Don Alfonso XIII.

En busca de riquezas. Paris 24.

El hermano del Kedive de Egipto se halla en tratos con varios extranjeros, para la investigación de yacimientos de piedras preciosas, especialmente topacios.

Solucionando una crisis. Roma 24.

El Sr. Giolitti, encargado por el Rey de formar nuevo Gabinete, ha solicitado que le permita consultar á sus amigos políticos.

Sobre el viaje de los Reyes de Italia. Viena 24.

El periódico Morgen Zeitung, refiriéndose á la visita de los Soberanos de Italia á París, dice que gran parte del entusiasmo que ha motivado, debe atribuirse al temperamento y la vivacidad de los pueblos italianos y franceses; pero que de todas maneras viene á demostrar que la corriente de alianzas y los propósitos de paz, en todas partes repetidos, determinan la necesidad de que se apoyen en una nueva base.

El número de macedonios refugiados en Bulgaria y que no bajarán de 20.000 dificulta en gran modo, como es de suponer el reparto de socorros.

Una Comisión oficial entiende en este delicado asunto, que podría tener enojosas consecuencias en la política internacional.

Crisis laboriosa. Budapest 24.

Continúa sin resolver la crisis ministerial. Los periódicos conceptúan bastante oscura la situación y llegan á creer posible un conflicto constitucional.

INFORMACIÓN POLITICA

Reforma de la ley municipal. El Sr. Salmerón ha visitado al Jefe del Gobierno y á los representantes de las Mi-

norías parlamentarias para rogarles que no se opongan á la aprobación de una proposición de ley que en breve presentará al Congreso.

Dicha proposición abarca los siguientes extremos: 1.º Que puedan ser elegibles para Concejos todos los electores, aunque no figuren en el censo.

2.º Que se dé carácter de ley á la última Real orden del Sr. García Alix, por la cual se estimó bastante para ser elegible el pagar la cédula personal; y

3.º Que el número de interventores para las mesas pueda ser igual al de candidatos.

Los presupuestos. La Comisión de presupuestos del Congreso ha dado dictamen favorable en el capítulo de obligaciones generales y en los presupuestos de Presidencia y Estado.

El lunes próximo volverá á reunirse dicha Comisión para continuar sus trabajos.

El discurso de Silveira. Contra lo que ayer se dijo, el Sr. Silveira ha intervenido esta tarde en el debate político, y á oírle han acudido, no sólo sus amigos políticos, sino cuantos tienen asiento en el Congreso y no pocos Senadores.

Ha constituido el discurso del que ya puede llamarse ex-jefe del partido Conservador la nota política más importante del día, pero á decir no encontramos bien justificados los elogios entusiásticos que los antiguos silveiristas hacían del discurso de su jefe, pues este, si se hace excepción de las frases poco piadosas, aunque muy encubiertas, que ha tenido para el Gobierno, no ha dicho nada que ya no hubiera hecho público en las repetidas entrevistas que ha celebrado con los representantes de la Prensa.

Lo más importante del discurso ha sido la ratificación de su retirada de la política. Después del Sr. Silveira ha concedido la palabra al Sr. Azcárraga, quien á última hora continuaba su reafirmación, que es escuchada por la Cámara con verdadero interés.

Los liberales. Como se esperaba, en la reunión celebrada esta tarde por los Sres. Salvador (don Arós), Conde de Romanones y Puigcerver, no se ha podido llegar á un acuerdo respecto del procedimiento que el partido liberal haya de seguir para designación de jefe.

En su vista, los citados señores han sometido el caso á los Sres. Montero Ríos y Marqués de la Vega de Armijo, á fin de que éstos resuelvan lo que crean procedente.

Parece que en vista de este resultado se dejará correr el tiempo, hasta que algún suceso imprevisto, que bien pudiera ser la dimisión del Sr. Moré, facilite la solución que tan difícil aparece ahora.

El Sr. Navarro Reverter. En el debate político que planteará el señor Gullón en la Alta Cámara, intervendrá el Sr. Navarro Reverter, para analizar el alcance de la última crisis y hacer algunas consideraciones acerca de la situación en que se encuentra el grupo político que recibía las inspiraciones del Duque de Tetuán.

Apazamiento. Hasta el lunes próximo no se reunirán las secciones del Congreso.

NOTICIAS

Ayer fondearon en el Ferrol, procedentes de Brest, tres torpederos rusos. Tomaron carbón y víveres y hoy han debido zarpar con rumbo á Lisboa.

La Audiencia de Valladolid ha condenado á la última pena á Miguel González Tamaro, que dió muerte á Demetrio Cobos, dueño de una bodega que aquel administraba.

González mató al dueño de la bodega asediándole sendos martillazos en la cabeza y después se apoderó de la cartera que llevaba la víctima con 1.700 pesetas.

El hecho se realizó en Nava del Rey en el mes de Abril del año actual.

El domingo próximo marcharán á Toledo el Ministro de Instrucción y el Subsecretario señor Raneés, con objeto de resolver el traslado de aquella Biblioteca á San Juan de los Reyes.

En Llerena (Santander), fué asaltada por dos hombres enmascarados una casa con objeto de robar, estando sola en ella una señora.

Los ladrones lleváronse 15 pesetas y varios objetos; amordazando y maniatado á la pobre mujer que, de resultados del susto, ha perdido el habla y está gravísima.

No pasa día sin que la Prensa tenga que registrar algún atropello de los eléctricos.

El último ocurrió ayer tarde en la calle de Sagasta y de él fué víctima un niño de corta edad que resultó con heridas graves, de las que fué curado, en la Casa de Socorro del distrito del Hospicio.

Ayer tarde fué recibido por los Reyes el Duque de Amalfi, que hizo entrega al Monarca de un precioso y riquísimo título, estilo gótico del siglo XVI y de un album de fotografías de las esculturas, obra del insigne Salzillo, que conserva la ilustre Cofradía de Nuestro Padre Jesús Nazareno, de Murcia; y de la cual se ha dignado aceptar D. Alfonso el título de Mayordomo mayor.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

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

Diarreas, Vómitos, Gastralgia

SALICILATOS

DE BISMUTO Y CERIO

ESPINAR

Conocidos por los principales Médicos de España los excelentes efectos de este precioso medicamento, lo recomiendan con resultados seguros y rápidos en la curación de la

Disenteria ó Diarrea crónica, Dispepsias, Cáncer del Estómago, Vómitos de las embarazadas, Diarrea de los tísicos, Gastralgias, Cólera infantil, Fiebre biliosa y otros muchos padecimientos del estómago y vientre.

Nuestros Salicilatos están preparados con productos purísimos y con gran escrupulosidad, por lo que han merecido la aprobación de la clase Médica Española y del público en general.

Al por mayor: Laboratorio de J. G. Espinar SEVILLA

Pídase en todas las Droguerías y Farmacias.

DIARIO DE LA MARINA

Oficinas: Veneras, 5. MADRID

Table with columns: Precios de suscripción, UN MES, TRIMESTRE, SEMESTRE, UN AÑO, and various subscription rates.

Espectáculos para mañana.

Princesa.—A las 8 y 12.—Adriana Lecouvreur.—Las castañeras picadas.

A las 4 y 12.—Thermidor. Zarzuela.—A las 8 y 3/4.—El famoso collar.—El parador de las golondrinas.—Venusación.—La buena sombra.

A las 4 y 12.—La buena sombra.—Venusación.—El parador de las golondrinas.

París.—A las 9.—La tempestad y despedida de la troupe de aristas romanas que dirige Mmo. Caserini.

A las 4 y 12.—La mascota. Moderno.—A las 8 y 12.—Los granujas.—Actos 1.º, 2.º y 3.º de Los dos pilletes (reprieve).

Actos 4.º y 5.º de la misma.—Actos 6.º y 7.º de Idem.

A las 4 y 12.—Las travesuras de Juana (cuatro actos).—Lohengrin.

Apolo.—A las 8 y 3/4.—El terrible Pérez.—La verbena de Irapaloma.—La tempranica.—El cuñado de Rosa.

A las 4 y 12.—La verbena de la paloma.—El cuñado de Rosa.—La tempranica.

Lara.—A las 8 y 3/4.—Dulces memorias.—El oso muerto—Acto 2.º de la misma.—El amor del teatro.

A las 4 y 12.—Los hijos artificiales (tres actos).—El amor en el teatro. Novedades.—A las 8 y 12.—Aurora.—La praviava.

A las 4 y 12.—El loco Dios. Martín.—A las 9.—Salvador ó Los mohicanos de París.

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAB, HACER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

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

Agujas, algodones, piezas, composturas.

BARCELONA, Carmen, 34.

Gran rebaja de precios á domicilio.

ANTRACITA

Quintal..... 2,75 pesetas.
Tonelada..... 60

COK NÚM. 0

Hectolitro..... 2,50 pesetas.
Tonelada..... 65

CARBONILLA DE COK

Hectolitro..... 2 pesetas.
Tonelada..... 46

LA CALERA, Magdalena, 1, ent.-T. 532.

SERVICIOS DE LA

COMPANIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 8 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEXICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26 de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacifico, paravuos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Caripano Trinidad y Guayana, con trasbordo en Curaçao.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 8, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa 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 á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales que recibirá y examinará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1857. Berlin-Tegel. 8.000 operarios.

Calderas de vapor de todos los sistemas y tamaños. 21.000 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

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 ferroprosuado y sensibilizados, de las primeras marcas de Europa. Gran surtido en toda clase de objetos de escritorio y efectos de campaña. Especialidad en gemelos militares, según el último sistema de Alemania, con su Telémetro y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y bombas para agotamientos. Escafandras y trajes completos para Buzos. Microscopios de todas clases, balanzas de precisión y corrientes, y todo cuanto se relaciona con los gabinetes de física, química y cuanto tiene relación con las ciencias exactas. Libros que tratan de estas materias. Planchas de zinc y cobre para fotogramados. Trabajos de litografía é imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias á la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; á la de Salmoiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, á la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, á la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, á la de Kahn, ambas de Alemania.

Aciéries et Forges de "Firminy"

(LOIRE, FRANCIA)

Productos para la Industria, el Comercio, la Agricultura, Ferrocarriles, Tranvías, Mina, etc.

ACEROS FINOS DE CRISOL

Nueva marca especial: "ECLAIR" para herramientas.

MATERIAL PARA GUERRA Y MARINA

(Fabricación corriente para la Marina de guerra francesa).

Representante en Madrid: Goya, 37.—A. CERVERA

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

El Anaglypta Artículo decorativo de gran renombre, desconocido en España, ha sido importado exclusivamente por esta casa.

El Anaglypta Para el decorado de techos sustituyéndose ventosamente á la estucos, cartón piedra, etc., etc.

El Anaglypta Para el decorado de paredes, estucos, cornisamentos, etc.

El Anaglypta Para el decorado de calderas, es más conveniente que la madera ó el linóleo.

El Anaglypta Se coloca en blanco, decorándose á satisfacción del cliente, resultando los colores con tersura y brillantez como no se consiguen con ninguna otra materia.

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

El Anaglypta Interesa sea conocido por las personas de buen gusto, en la seguridad de que sus condiciones son tan buenas y de excelente hacen que sea el material para el decorado de lujo.

EL ANAGLYPTA sólo se vende en el almacén de papeles pintados de R. Rebolledo.

22, Arenal, 201. Teléfono, 261.

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

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 MERCANTIL, 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 U. Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stokholm (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Poligonos de Eakmeals and Eynstord.

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, GIRONA Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURDEOS.

Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

Plátanos

A 0,75 DOCENA

Melón japonés.

Piñas frescas, Mangos, Chirimoyas, Kakis, Boniatos. Barquillo, 12, Frutería de Muñoz Grado.—Tel. 558.

CHOCOLATES FINOS
CAFÉS AROMATICOS
VENANCIO VAZQUEZ
DESPACHO, CUATRO CALLES

Postales

La Comisión Ejecutiva de la Junta DE Fomento Naval

Acaba de poner á la venta la primera serie de tarjetas postales marítimas, impresas por el procedimiento tricolor. Cada colección completa se expende al precio de DOS pesetas, franca de porte.

Los pedidos á la Administración de este periódico.

PRESILLAS tejidas

con patente de invención para JEFES y OFICIALES de la ARMADA

FÁBRICA DE GALONES DE ORO Y PLATA

DE LEANDRO BADÍA

SUCESOR DE BUGUÑA Y BADÍA

Casa fundada en 1763. BARCELONA

ANCHA, 49. DE VENTA EN

MADRID CARTAGENA SAN FERNANDO

Justo Gómez. M. Escobar. S. Coop. Ejer. y Arm.

Influencia del poder naval en la Historia

por

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

y

D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.

Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.

PRECIO: 12'50 PESETAS

ACCIONES NAVALES MODERNAS

(1855-1900)

PAPELERIA

Objetos de escritorio

de Eugenio Alonso.

22, CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 22.

ARTICULOS PARA OFICINAS

ELECTRICIDAD

Fonógrafos y GRAMOFONOS

UREÑA

Barquillo, 14 y Saucó, 1. Madrid

Material para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER, escritura á la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil á los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirruinmático.—Fonógrafos Edison y diafragmas Bettini.—Gramófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios á

UREÑA

SE HACEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

LA CONSTRUCTORA ELECTRO-INDUSTRIAL

Fabrica del mejor limitador de corrientes de "San Gabriel."

Se mandan catálogos á quien lo solicita.

Se hacen instalaciones de alumbrado por electricidad, á precios económicos. Se encargan 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, electroterapias, timbres y automóviles, todo á precios reducidísimos.

TALLERES: Corredera baja, 20.

Dr. Morales

35 años especialista en neflís, venéreo, esterilidad é impotencia. Carretas, 30, principal. Madrid.

Esto es muy importante

Para comprar camas, colchones y muebles, desde lo más lujoso hasta lo más modesto por muy poco dinero, sólo en los almacenes del Gran Bazar. ATOCHA, 8, 10 y 12 (frente á la calle de Carretas).—Antes de comprar visítense este establecimiento, en la seguridad de encontrar precios más ventajosos que en ninguna otra casa.—Al por mayor grandes descuentos.—Exportación á provincias.—Contratas para el Ejército, Hospitales y Colegios.

ATOCHA, 8, 10 y 12.

(Frente á la calle de Carretas.)

(Antes plaza de la Cebada, 1.)