

## GRAVÍSIMO ERROR

La prescripción constitucional de votar anualmente las fuerzas de tierra y mar que la nación necesita, es una de tantas rutinas que se copian, al implantar en nuestro país un régimen representativo, de otras naciones que, como Inglaterra, jamás aceptaron los Ejércitos permanentes y donde la Constitución obliga á que se voten todos los años por doce meses las fuerzas militares necesarias durante ellos, llegando hasta el extremo de votar asimismo anualmente el *Mutiny bill* ó sea el Código penal especial para los militares, pues de otro modo solo podría aplicarse el civil.

En España, donde el Ejército es una institución permanente y donde los presupuestos se prorrogan de un año para otro y á ellos hay que atenerse para el sostenimiento de dichas fuerzas armadas, en la discusión de dichos presupuestos está el momento y la ocasión de tratar de la cantidad de Ejército que se debe mantener, como también en el caso extraordinario en que se precisasen créditos suplementarios.

Tan es así, que si se prescindiera ahora de votar el proyecto de ley de fuerzas militares, solo se faltaría á una práctica constitucional, pero no sería obstáculo para que el Ejército continuase en la misma forma, toda vez que el ministro, por la ley de presupuestos, dispone de recursos para gobernar y nadie podía negarle esos recursos aprobados por la Representación nacional.

Hecha esta advertencia, que creemos oportuna, repetiremos lo que ya otro día dijimos que el proyecto actual del ministro de la Guerra, en el que se sostienen las cifras del presupuesto, no tiene objetivo alguno. En cambio el de Marina, que pide aumento de consignación, obedece á una necesidad de Gobierno que para ello tiene que recabar la aprobación de las Cortes.

Al discutirse ayer el proyecto de fuerzas de tierra en el Congreso, uso de la palabra el diputado por Ginzó de Limá, D. Eduardo Cobián, que con gran competencia viene desde hace tiempo ocupándose en las Cámaras de los problemas militares y no podemos menos que congratularnos y felicitarle, por entender que se halla en el buen camino para su mejor solución en lo que á España interesa, cuya defensa ha de basarse en buques y fortificaciones, si queremos que sea eficaz y responda á las condiciones peculiares de la nación y principios tácticos y estratégicos de la guerra moderna.

El desequilibrio, en nuestra nación, de las fuerzas de tierra y mar es considerable, así como el de los recursos que á unas y otras se destinan, situación que no puede sostenerse sin cerrar los ojos á la evidencia de la realidad en las necesidades de una defensa nacional eficiente, ni prolongarse por más tiempo sin exponer á la Patria á serios peligros.

La importancia tomada por los armamentos navales y la cesación de las guerras territoriales de conquista, ha desplazado hacia el mar el campo de las hostilidades y fuerza á las naciones de extensión litoral y situación geográfica como la nuestra, á robustecer su defensa marítima, en la costa y á flote. A desconocer esta verdad solo puede llevar el apasionamiento ó miras interesadas que pugnan con las sentidas necesidades de la Patria.

Ya bastante caro nos costó cuando éramos una nación colonial no haber dado importancia á la influencia del poder marítimo para conservar nuestras posesiones; no persistamos en el error, ahora que las hemos perdido, de que la Marina no nos hace falta, pues aun sería más doloroso el castigo por tal falta de instinto de conservación.

### El Canal interoceánico

La eterna cuestión del Canal interoceánico, que parecía próxima á una solución, vuelve á tropezar con serias dificultades. Trasmite el cable la noticia de que el representante de Colombia ha manifestado al secretario de Negocios Extranjeros de los Estados Unidos que su Gobierno rechaza la última proposición relativa á dicho Canal hecha por el Gobierno norteamericano.

La estupefacción de los yanquis ante esta negativa ha sido extraordinaria, y los periódicos tratan de explicar la resolución de Colombia diciendo que este país de lo que trata es de ganar tiempo, no terminando la cuestión del Canal de Panamá hasta el año 1904 en que expira el contrato que tiene pactado con la Compañía francesa.

También se dice que mientras Colombia no rompa sus negociaciones actuales con los Estados Unidos, se obtendrán de entrar en tratos las Repúblicas de Nicaragua y de Costa Rica, tan interesadas en el Canal.

### MARINA DE GUERRA

## Construcción naval en los Estados Unidos

En su Memoria anual sobre las construcciones navales, el almirante norteamericano Bowles encarece los admirables resultados obtenidos ya en dichas construcciones, gracias al estanco de experimentación instalado en Washington para el ensayo de los modelos de los buques de guerra.

Algunos destroyers construidos por los planos del ministerio de Marina de los Estados Unidos han sido insuficientes bajo el punto de vista de la velocidad. Los constructores han modificado las líneas del casco, y en vista del resultado de esos ensayos, han propuesto alteraciones que implican 150.000 á 250.000 francos de gastos suplementarios.

Las pruebas efectuadas en dicho estanco de experimentación han demostrado que, en ciertos casos las hélices eran defectuosas y que, en otros ligeras modificaciones introducidas en el casco, que representan un gasto, á lo sumo, de 42.500 francos, bastaban para dar á los barcos condiciones capaces de hacerlos alcanzar la velocidad prevista y deseada.

En el caso de los cruceros del tipo *Tennessee*, los resultados del modelo experimentado han demostrado que con un desplazamiento de 14.500 toneladas la velocidad de 22 millas se obtiene con una fuerza menor que la necesaria para igual velocidad en los buques del tipo *Pennsylvania*, que no desplazan mas que 13.680 toneladas.

Para los acorazados de 16.000 toneladas del tipo del *Connecticut*, la velocidad de 18 millas se obtendrá con menos fuerza que la necesaria para dar la misma velocidad á los acorazados de 14.948 toneladas.

El Almirantazgo de los Estados Unidos pone igualmente el estanco de experimentación á disposición de los constructores particulares, á los cuales produce, realmente, grandes ventajas.—X.

### VENEZUELA Y LA UNIÓN AMERICANA

A propósito de la noticia que ha circulado de que el presidente Castro se atreve á desafiar á Inglaterra, seguro de la protección de los Estados Unidos, hace notar el *Commercial Advertiser*, que los norteamericanos verían con el mayor gusto que Inglaterra ó cualquiera otra potencia pusiera saludable correctivo á la imprudencia y falta de decoro de aquel presidente.

Invita además el mencionado periódico á que se manden buques de guerra norteamericanos para presenciar el cumplimiento del castigo, y á fin de poner de relieve el hecho de que la doctrina de Monroe no puede servir de amparo á abusos como los que está cometiendo Venezuela.

Es opinión prevalente en el Centro y Sur de América que lo que buscan los Estados Unidos con esta táctica es asegurarse el apoyo de la Gran Bretaña para sus planes ulteriores, así respecto de Venezuela como de otras pequeñas Repúblicas, que considera presa segura el coloso de la América septentrional.

### NOTAS NAVALES YANQUIS

La tripulación del acorazado norteamericano *Alabama* ha adquirido, por 750 dollars, el cutter verde *Hibernian Boat Club*, de Newport, y desea regatear con otra embarcación de doce remos de cualquier Marina del mundo.

El contralmirante Bradford, jefe de la oficina de Equipo y Reparaciones del ministerio de Marina, declaró de nuevo, en su informe anual, completamente opuesto á que se sustituya con un constructor naval el oficial de la Armada encargado de las obras de construcción.

Un constructor naval—dice—no es un oficial de mar, y resulta anómalo que al construir un buque y prepararle para la navegación se encomiende á un hombre de tierra la inspección de los trabajos necesarios.

Recomienda el propio contralmirante la construcción de dos grandes buques carboneros capaces de llevar abordo diez mil toneladas de carbón y en otras mil en pañoles, con alojamiento suficiente para el personal marino, muchas provisiones y una batería secundaria.

### POLÍTICA

## Sagasta es grande

Ayer terminó en el Congreso el debate político, que ha correspondido á la gran expectación pública que despertó desde el primer instante. De esta discusión ha salido ganancioso el Sr. Romero Robledo, rehecho rápidamente del fracaso personal sufrido en la última crisis, y ha habido tres víctimas, los Sres. Rodríguez, Suárez Inclán y Montilla, sacrificados inicuamente por el Sr. Sagasta en satisfacción de públicas imposiciones.

Hoy, cuando sean leídas estas líneas, habrá comenzado nuevamente la discusión política en el Senado.

Las condiciones peculiares de la Alta Cámara, hacen que allí todos los debates tengan un carácter más sosegado y tranquilo; pero á cambio de esta menor animación en las discusiones, son éstas de mayor gravedad, de más alcance político en sus resultados y consecuencias.

El Gobierno, pues, ha salido de lo malo para entrar en lo peor; pero es opinión general que aun no ha llegado la hora de una nueva crisis, ni de un cambio en la política, porque si esa hora hubiese llegado, las minorías del Senado, determinando una votación, producirían la derrota inmediata del Ministerio, que va al Senado á merced de esas minorías.

Esto se comentaba ayer sabrosamente en los círculos políticos, comprobando lo deleznable de una situación que tiene que vivir de la consideración y voluntad de las minorías parlamentarias.

Pero hay que vivir, cueste lo que cueste. Es verdad que esa vida es necesaria para el bien del país; pues si este Gobierno muriera, ¿quién podría llevar á cabo las grandes reformas sociales y políticas que el país demanda?

Sagasta se impone: porque representa el establecimiento de la ley de Asociaciones; porque solo él puede resolver la cuestión obrera que entraña la social de toda España; porque el catalanismo que ahora y asfixia nadie más que el actual presidente del Consejo de ministros puede reprimirlo; porque solo él puede llevar á buena solución y término la reforma del Concordato; porque las leyes municipal y provincial y el Código civil, solo él puede modificar las en el sentido liberal y democrático que informa sus actos todos; porque Sagasta, verbo de la democracia española, es el alma, la garantía y el sostén de las libertades patrias.

Ahora, que resulta un verbo irregular, sin radicales, un alma sin potencias, una garantía sin libertades y un sostén que se derrumba, arrastrando en su caída partido, prestigio y tradiciones.

Pero Sagasta es grande; Sagasta se impone.

Su grandeza, su imposición, confúndense lastimosamente con nobles sentimientos muy estimables, delicadísimos, que jamás

deberían tener como recompensa la gobernación del Estado.

Por esto, no habrá crisis; no puede haberla.

Sagasta es grande.

### VICIOS

## Timba nacional

En los puestos ambulantes de la golfería industrial han aparecido ya los consabidos, por este tiempo, «recibos talonarios para dar y tomar parte en la lotería nacional», según á grito pelado vociferan los comerciantes callejeros.

En esta España de los descuentos, de las contribuciones excesivas, de los sueldos mezquinos y del impulso de consumos, todo el mundo espera, si no hacerse rico por la lotería, á lo menos salir de apuros y trampas con los auxilios de su buena suerte.

Se hablaba, no hace muchos días, de que el Poder responsable presentaría en breve un proyecto para instituir el llamado «Ahorro nacional», y hasta se dijo que se crearían sellos de ahorro, con los cuales, y por el procedimiento del *Gutta serena*, podría cada quisque ir formando por el sistema dosimétrico un caudal para la vejez, ¡ilusión van!

Aquí nadie piensa en el fatídico mañana, nadie ahorra para la vejez. Si se ahorra algo es para dárselo al Estado, que es quien explota la lotería nacional, que es un procedimiento oficial de engañar bobos tan censurable como otro cualquiera.

Todo el mundo juega á la lotería de Navidad, y las participaciones son una manifestación del ahorro negativo, supuesto que implican sacrificios y privaciones efectuadas con una tenacidad y constancia digna de mejor empleo, toda vez que van á engrosar el bolsillo ajeno.

En las extracciones ordinarias, esto es, en las que no revisten la aparatosa solemnidad de la de Nochebuena, los jugadores, ó si se quiere mejor, los aficionados, dan ejemplos frecuentes de manías que si se manifestasen en otro sentido ó se encanuzasen por más plausibles derroteros determinarían actos muy meritorios.

Hay quien se priva de tomar café seis veces al mes para poder comprar un décimo de tres pesetas, y que jamás siente en su corazón intrépido el rasgo generoso de entregar esos doce reales á un pobre desvalido; otros se pasan años y años jugando á un número determinado que nunca sale, y para consolarse de su mala suerte (de algún modo hay que llamar á semejante infortunio) exhuman historias de marisabios por el estilo que, hartos de esperar, dejaron su número predilecto la víspera, precisamente, en que salía premiado con el gordo.

Dentro de pocos días los gruperos de esta timba disfrazada, pondrán en sus tiendas el célebre cartelito de: *No hay billetes*. Y será cosa muy difícil poder encontrar, ni aun buscándolo con la linterna de Diógenes, un billete de la lotería de Navidad, no obstante de que estos futuros papeles de envolver cuestan la cifra ideal, casi fantástica, de mil pesetas.

Los periódicos han dicho estos días que el Gobierno ha presentado á las Cortes un proyecto de ley sobre suplemento de un crédito no fijo con destino á la fabricación de los billetes de la lotería, y es seguro que los representantes del país lo concederán sin discusión por lo mismo que se trata de un vicio nacional, y en cambio se pondrán hechos unas verdaderas fieras cuando se les invite á aprobar otros créditos que envuelven necesidades apremiantes para el buen servicio ó la defensa de la Patria.

La lotería nacional es la esperanza de los desesperados y constituye un procedimiento, lento, pero seguro, de envilecer á las gentes porque esos sacrificios, esos ahorros que se imponen y que de mil veces, una, redundan en beneficio de quien los hace, solo sirven para que otros se diviertan, torciendo los buenos impulsos y las acciones generosas en provecho del vicio.

### Abel Imart.

### Una opinión de Mr. Moody

Después de hablar tanto de lo que pensaba el ministro de Marina yanqui acerca del establecimiento de depósitos de carbón para la Armada norteamericana, resulta ahora que si bien desde que entró en el ministerio recomendó el establecimiento de numerosos apostaderos en las distintas partes del mundo, luego lo ha pensado mejor, y en la actualidad considera que sería excesivo el gasto ocasionado por la realización de semejante proyecto.

Mal se compaña el criterio de última hora de Mr. Moody con los trabajos llevados á cabo, en virtud de orden superior, para informar á la Junta de Ingenieros de la Armada americana, por dos oficiales del Cuerpo general, que se dedicaron asiduamente á estudiar sistemas de proyectores y de defensa de apostaderos.

Por lo visto, tanto trabajo resulta baldío, puesto que, como se ha dicho, el ministro no quiere meterse en gastos que tiene por excesivos y renuncia á llevar á la práctica sus anteriores y colosales planes.

### EL CABLE DEL PACÍFICO

El día 8 de Diciembre próximo se inaugurará el servicio público en el cable del Pacífico. Los despachos desde cualquier punto de la Gran Bretaña á Australia, Nueva Zelanda, Isla Norfolk ó Fiji devengarán tres chelines por palabra.

Podrán entregarse, para su transmisión por la nueva línea, en todas las oficinas de la Compañía del Cable del Atlántico, ó en cualquiera oficina de Correos del Reino Unido; y para que lleguen á su destino con señas abreviadas; bastará registrar dichas señas en las mencionadas oficinas de Correos ó en las de las Compañías del Atlántico. Estas últimas verifican gratuitamente el servicio de registrar dichas señas.

En Inglaterra se cree que la nueva vía hará enormes beneficios, por lo cual suponen muchos que sus acciones no tardarán en cotizarse con primas considerables, y se apresuran á adquirir las antes de que aumente el valor de las mismas.

### LA REINA AMELIA DE PORTUGAL

Con arreglo á lo que prescribe la Constitución portuguesa, el 24 del actual la Reina Amelia, encargada de la regencia durante la ausencia de su augusto esposo, prestó ante las Cámaras el juramento de fidelidad.

La circunstancia de estar anclada en la bahía de Lisboa la escuadra inglesa sirvió de pretexto á los periódicos antimonárquicos para decir que en el cortejo Real formarían 6.000

marineros desembarcados de la flota británica.

No hubo semejante cosa. Las tropas portuguesas formaron en las calles por donde había de pasar la Reina; los edificios públicos, los fuertes y los buques se engalanaron con banderas y gallardetes, y por la noche hubo iluminación general.

La Reina Amelia, que estaba radiante de hermosura en el acto de jurar, dejará la regencia el 16 de Diciembre próximo en que llegará á Lisboa el Rey Carlos, después de haber permanecido en Madrid tres días.

### El presidente de Venezuela

En una reciente entrevista celebrada con el general Castro, presidente de la República venezolana, ha expresado este personaje que la paz podrá ser proclamada oficialmente el día 1 de Diciembre próximo.

Paréceme que donde la revolución recibió el golpe mortal fué en la batalla de Puerto Victoria.

Una vez que la paz sea proclamada oficialmente, el Gobierno comenzará la serie de reformas á que le obliga su significación y sus compromisos.

Mejorará el crédito público; se hará un empréstito; se darán garantías para que los capitales extranjeros aundan en ayuda de las obras públicas, y se sostendrá á todo trance la doctrina de Monroe.

En el caso de que surjan diferencias graves en el desarrollo externo de la política venezolana, se procurará resolverlas amistosamente, pero defendiendo á todo trance la soberanía del Estado.

### CARBÓN SUBMARINO

El *Syren and Shipping* da cuenta de ciertas comunicaciones recibidas por el contralmirante R. F. H. Henderson, superintendente del arsenal de Portsmouth. Dichas comunicaciones proceden del Almirantazgo, y las acompaña una carta requiriendo al contralmirante para que el químico y otros funcionarios del arsenal procedan á hacer un estudio de los resultados de la estancia del carbón debajo del agua y emitan el oportuno y razonado informe.

«Preciso será—dice el citado periódico—que los experimentos se lleven á cabo durante un período algo largo si se quiere llegar á conclusiones positivas. Además habrá que tener el carbón sumergido al menos seis meses, y después de esto, todavía será preciso almacenar el combustible húmedo en carboneras aisladas y seguir con cuidado sumo las transformaciones á que el experimento dé lugar, antes de emitir el dictamen que el Almirantazgo desea resulte lo más detallado y completo posible.»

### Formalidad del Tío Sam

Según dice el *New York Herald*, el Gobierno norteamericano no tirará nunca al mar una suma que sería bastante para comprar un Imperio al objeto de construir un canal interoceánico, para luego tenerlo en arriendo de la volubilidad de Colombia.

El ministro Hay—agrega el *Herald*—debería apresurar la negociación de los Tratados necesarios para construir el canal de Nicaragua en tiempo oportuno para presentarlos al Senado el mes que viene. Allí, dado el actual estado de cosas, no puede haber vacilación alguna para ratificarlos desde luego, y obtener de este modo un canal de la nación, decididamente norteamericano, tanto en su plan, como en su construcción y dominio perpetuo.

Después de las afirmaciones tantas veces repetidas de que era cosa hecha la adquisición de las obras del de Panamá, no parece serio salir á estas alturas con declaraciones como las que acabamos de transcribir, y que no dejan por cierto muy bien parada la formalidad del Tío Sam.

### LIBERTAD DE ENSEÑANZA

Envolviendo tanto interés en esta Patria de las deficiencias incommensurables todo lo que se refiere á la enseñanza, es de presumir que el elemento oficial á quien directamente compete la gestión de los asuntos relativos á la instrucción pública no habrá pasado nor alto las deliberaciones de la Asamblea Universitaria que recientemente se ha celebrado en la ciudad de Turia.

Ahora se han hecho del dominio público, por medio de un folleto, las conclusiones aprobadas en dicha Asamblea, de cuya exposición presideamos en general para citar solamente la que, de entre todas ellas nos ha parecido más importante, que es la relativa á las condiciones jurídicas de la libertad de enseñanza.

Por lo mismo que en España la libertad de enseñanza es uno de los más crueles sarcasmos, nos parece altamente laudable el esfuerzo de la Asamblea Universitaria de Valencia para puntualizar ese importantísimo extremo de la instrucción pública.

En un país menos sometido á los rigores burocráticos, el plan que sirve de base á las conclusiones mencionadas se traduciría inmediatamente en un proyecto de ley; pero aquí, en esta España de la instancialidad parlamentaria, la meritoria labor de la Asamblea Universitaria se perderá probablemente en el vacío.

La libertad de enseñanza, que se acomodaría perfectamente á nuestra especial idiosincrasia y que podría ser fuente inagotable de progresos, es hoy por hoy un ideal soñado. El Góder público ni la comprende ni mucho menos la acoge; y cuando lo que se precisa es impulsar sus desenvolvimientos en la esfera de lo conveniente y de lo justo, tropezamos siempre con la instintiva repugnancia y con la sistemática oposición de las resistencias oficiales.

Determinar y precisar las condiciones jurídicas de la libertad de enseñanza es, por consiguiente, una obra de redención, un acto de heroísmo sin igual, una manifestación de patriotismo y de cultura que no sabrán apreciar bien los encargados de regir la instrucción pública en España, pero que establece jalones inmutables en el camino áspero y espinoso del engrandecimiento nacional.

El día en que las conclusiones aprobadas en la Asamblea Universitaria de Valencia sean ley del Reino, y se efectúe la adapta-

ción de sus determinaciones á la enseñanza elemental, será el mismo en que la nación española se habrá emancipado de todas las negras é insostenibles tiranías del error.

Libertad de enseñanza, es libertad de progreso, libertad de civilización, libertad de engrandecimiento y dignificación en las sociedades modernas, porque *libertas perfrinet omnia luce*, esto es, porque la libertad es luz, que al difundirse por las inteligencias atrofiadas ennoblesce á la Humanidad y difunde la vida.

### El Cuerpo de Sanidad de la Armada

#### EN HONOR DE D. ANGEL FERNÁNDEZ-CARO

El Cuerpo de Sanidad de la Armada, estimando en su gran valer la recompensa que S. M. ha otorgado á nuestro respetable amigo el Sr. Fernández Caro, de acuerdo todo el personal de los tres departamentos con el que tiene su residencia en esta corte, ha acordado unánimemente patentizar á su ilustre jefe la general satisfacción con que el Cuerpo en masa ha visto el honor concedido que, al recaer en uno de sus más distinguidos jefes, recaetambién en la Corporación entera.

No queriendo sumarse á ninguna iniciativa, deseando demostrar cuán grande es el respeto, la admiración y el cariño que todos sus individuos sienten por el Sr. Fernández Caro, muy en breve entregarán á este señor una artística plancha en la que se patentice de manera indeleble tan nobles sentimientos.

Al tener conocimiento de estos hechos, los hacemos públicos con gran satisfacción, porque el Cuerpo de Sanidad de la Armada, honrando á D. Angel Fernández-Caro, se honra á sí mismo.

El ilustre médico, pertenece ya por sus méritos indiscutibles á la Marina toda, que no ve en él al jefe de un Cuerpo determinado, sino una personalidad eminente que honra al Instituto.

Así se lo ha demostrado ya varios Cuerpos de la Marina concurriendo á la suscripción que para regalarle las insignias de la gran cruz de Alfonso XII abrió el Sr. Belmás.

El acuerdo del Cuerpo de Sanidad de la Armada esquivando toda solidaridad ajena tratándose de uno de sus jefes, es digno y delicado y demuestra en cuánto estima la alta personalidad del Sr. Fernández-Caro.

### EXTRANJERO

(POR TELÉGRAFO)

#### La viruela en 'La Gascogne'.

Nueva York 25. El trasatlántico francés *La Gascogne* ha sido sometido á cuarentena por haber ocurrido un caso de viruela.

Han sido trasladados á Hoffmann Island y sujetos á observación médica, 120 pasajeros. Presupuestos rusos. San Petersburgo 24.

Dícese que los impuestos indirectos, no contando los que gravan á artículos de primera necesidad, se calculan en 75.460.000 libras, y el ministro de Hacienda espera que por este concepto ingresen 4.565.000 libras más que en el año actual.

#### El nuevo gobernador del Amur

San Petersburgo 24. El general Subbotich ha sido nombrado gobernador de la región del Amur y comandante en jefe de las tropas allí destacadas.

Se destinan también á la región del Amur las fuerzas que estaban acuarteladas en Manchuria.

#### El pabellón inglés

Pekin 23. Recientemente se izó en las minas de carbón de Tongchan el pabellón chino, y sabedor del caso el ministro de la Gran Bretaña, presentándose en las indicadas minas ordenando que fuera arriado dicho pabellón ondeando en su lugar el de Inglaterra, ejecutándose su orden sin la menor protesta.

#### Evacuación del hinterland de Adén.

Constantinopla 24. La salida de las tropas turcas del hinterland de Adén obedeció á órdenes indicaciones del embajador inglés, el cual no ha recibido todavía noticia oficial de la evacuación.

#### Testamento de Krupp.

Berlin 25. Telegrafían de Essen al *Tagblatt* que, según la última disposición de Herr Krupp, sus famosos talleres pasan á ser propiedad de la viuda, y no podrán ser enajenados en un plazo de veinticinco años. Al morir la viuda, dichos talleres deben pasar á ser propiedad de la hija mayor del Rey de los cañones.

### Marina mercante

#### PILOTOS POR 15 Duros

De no constarnos la existencia de este menoscabo hacia una clase que tan de cerca no toca, y de extraños viera la noticia, calificaríamos de risible su aspecto y de mal intencionado al autor de tan grotesca burla.

Mas por doloroso que sea, tenemos que reconocer y adicionar á nuestras desdichas, harto ya numerosas, esta depresiva esclavitud, sosteniendo en nuestro interior tiránica lucha para poder dominar los escrúpulos que nos amordazan y lanzar á la publicidad esta nueva vergüenza.

Por eso, atendiendo á que sobre todos los convencionalismos sociales están los sagrados deberes que impone á los que levantan bandera en favor de una clase la obligación de velar por ella y corregir si es posible sus defectos, haciendo caso omiso de nimiedades de amor propio, exponemos á la luz del día los hechos tal y como se verifican, sin valerlos de ambages que los oscurezcan ni preocuparnos de la crítica que nuestras palabras pudieran merecer.

Ha llegado la hora de las dolorosas confe-

Algunos, y desgraciadamente los que se dejan arrastrar por la servidumbre.

A éstos les daremos por única contestación las palabras de Marcial: «Si alguno teme escandalizarse por la crudeza de nuestras expresiones, que se limite a la lectura de este prefacio ó, mejor aún, que se contente con el título de este artículo.»

Se nos invita en el próximo Congreso de Marina mercante que ha de celebrarse en Gijón a exponer nuestras quejas sobre aquellos puntos que encontramos censurables, y allá vamos nosotros, sin parar mientes en elegancias de lenguaje, a satisfacer cumplidamente nuestro cometido.

La sinceridad carece de adornos poéticos, y la vana fraseología la empuja y perjudica.

Quince duros, señores congresistas, es el haber que en la actualidad perciben los terceros oficiales de Compañías navieras cuyos dividendos a fin de año alcanzan un valor de 20 ó 25 por 100 de interés por cada acción.

Compañías cuyo efectivo ha sido reintegrado a sus accionistas a los cinco años de explotarse, habiendo adquirido en ese intervalo de tiempo tres ó cuatro barcos más con el mismo capital invertido en la compra del primer buque que les hizo poderosos.

Compañías que al amenazarnos con su poderosa escuadra la rapina americana renegaron de su Patria y banderola acogidos bajo la inmunidad de un pabellón extranjero.

Compañías, en fin, fundadas en la sana idea del lucro especulativo y que, acostumbraadas a fabulosos rendimientos, amarran sus buques y abandonan a sus tripulaciones al sentirse amenazadas de compartir la crisis por que atraviesa el país.

Una palabra; Compañías formadas por odiosos separatistas, enemigos de España y sus instituciones, y que se niegan a rendir homenaje de respeto al pabellón morado de Castilla.

Tan profundo desprecio nos inspiran, que aun creemos honrarlas demasiado al ocuparnos de ellas, oblige por la naturaleza del asunto que en este artículo desarrollamos.

Es de quien, por egoísmo personal, acepta su embarque en condiciones tan desfavorables para su decoro y el de la colectividad de que forma parte, perjudicando, con esta censurable conducta, sus propios intereses y, lo que es peor aún, los de sus compañeros profesionales.

¿Y sabéis quién embarca en tales condiciones? Los pilotos de nombre.

Los inaptos, rechazados por todas las Compañías formales y acreditadas.

Los pilotos que alcanzaron un nombramiento saturado de suspensos por las Juntas examinadoras.

Los que recorrieron todas las provincias marítimas de España en demanda de un tribunal elemental.

Los que recurrieron a la intriga.

Aquellos cuya falta de idoneidad es tan manifiesta que, persuadidos de su incapacidad y lo inútil que abordo de un buque resultarían sus servicios, aceptarían satisfechos todo, por vergonzoso y depresivo que fuese.

Como consecuencia de esto, se desprende otro mal peor.

Esos pilotos, que solo atienden al medro personal, son más tarde capitanes, y en tan innecesario empleo continúan su lucha fratricida, sobrecargando su buque en 500 toneladas más que el anterior, con objeto de congratularse con sus armadores, dejando así malparados a sus antecesores en el mando.

Por no hacer interminable este artículo, no nos extendemos en otras consideraciones de las que, igualmente, se desprendería: de que males de que adolece la Marina mercante se engendran en su totalidad en un propio seno.

Hablando días pasados con un distinguido general de la Armada hubo de indicarme un eficazísimo remedio para cortar de raíz estos abusos.

—Imposible, mi general—me apresuré a contestarle.

Todas las disposiciones dimanadas del ministerio de Marina, favorables ó adversas a nuestros intereses serán, indefectiblemente, acogidas con prevención por nuestra parte.

Preferimos pilotos a quince duros, aunque aguijoneados por la necesidad, nos veamos en la precisión de vocear, a semejanza de charlatanes de tómbolas.

—Quince duros á la una, quince duros á las dos... ¿no hay quién dé más?

Arjona.

CUENTO

LA ESTATUA

¡Pobre Carlos! Apenas si había saboreado las dulzuras de la tan cacareada luna de miel, cuando la impía muerte le arrebató a aquel angelito rubio cuya posesión tantas fatigas le costó.

Tres meses hacía tan solo que se habían unido con el tierno é indisoluble lazo del matrimonio que los reunía para toda la vida, ¡bien corta en verdad!

El, que pensó que la tendría por compañera y compartiría con ella felicidades y amarguras, triunfos y fracasos, experimentó un rudo desengaño al ver á aquellos dos Lombres que se la llevaban, encerrado su encantador y tan querido cuerpo en una larga y estrecha caja, cuyo recuerdo le helaba la sangre y paralizaba los latidos de su corazón.

Regresó de la mansión de los justos alelado, sin fuerzas, sin conciencia de nada; es natural, había dejado en ella lo que tantas veces llamó su vida, su corazón, su ser; todo, en fin, sepultado en aquel tétrico nicho.

Queriendo evitarse las visitas de importunos amigos, encaminóse á su estudio.

Aún se veían detalles que denunciaban la última sesión que la esposa pasó en él; sobre un pequeño velador, un frasco de violeta, su esencia favorita; al pie de una otomana, un guante olvidado; junto á una de las ventanas, un busto que la implacable mano de la muerte dejó sin terminar.

Durante un cuarto de hora, Carlos estuvo paseando por el soberbio salón; hablaba sólo, pero palabras sueltas, sin hilación alguna; gesticulaba, movía sus brazos con ademanes amenazadores; de repente, y con febril rapidez, empujó el cineel; sus hábiles y nerviosas manos prosiguieron el busto empezado, pero con tal ahínco, con tales bríos, que horas más tarde se erguía sobre su trípode completamente concluido; aquello era portentoso, maravilloso; el busto era un facsímil, tan perfecto, que á no haber denotado con su nívea blancura que su materia procedía de las famosas minas de Carrara, hubiérase tomado por el original de tan sublime obra, por la infatigable esposa del esultor, que aquel mismo día había sido depositada en el sagrado recinto de los muertos.

Rondido de fatiga envolvióse en una manta y se tendió sobre un diván colocado

cerca de la monumental chimenea, y quedóse adormecido con un sueño tan largo como agitado é intranquilo... las células de su cerebro empezaron á engarzarse los sucesos que durante los últimos seis meses le habían ocurrido, para presentárselos en forma de sueño, capaz de producir al volver á la realidad, la locura más desenfrenada.

¡Qué dichosos eran! ¡Por fin verían realizadas sus ilusiones; sus esperanzas trocábanse en realidades; iban á ser el uno del otro; nadie se oponía á su dicha, y para colmo de venturas, el jurado de la Exposición le concedía una medalla de oro; aquello era demasiado; por un lado su Maruja del alma le había sido prometida y en breve plazo se verificaría la boda; por otra parte la decisión del Jurado premiando una de sus obras, le sacaba del anónimo montón en que hasta entonces millitó, le elevaba cien codos sobre sus compañeros; hacía respetable su firma en el mercado de las Bellas Artes.

Cómodamente instalados, rebosando regocijo sus semblantes, marcharon en dirección á Italia, donde pasaron dos meses recorriendo los grandes monumentos que la avaloraba y gozando en la mutua posesión del sér querido...

Ya regresan á España y se instalan en su capital resueltos á pasar en ella el resto del año; él ocupado en la confección de un grupo semejante al formado por ambos, y ella en sembrar de flores la senda que, tiempos atrás, no ostentaba sino espinas y abrojos.

No cabía en lo humano dicha mejor que la suya; al retirarse aquella noche á la nupcial alcoba, ella, con santo y purísimo rubor, le hizo partícipe de que sus tiernos afectos retoñarían en corto plazo, santificados y bendecidos por la incensable diestra del Todopoderoso; iban á ser padres.

La diosa Felicidad, apoderándose de su imaginación, le mostraba estas pasadas imágenes de ventura, sin permitir que llegara hasta él la implacable mano de su enemiga la Desgracia; mas de pronto ésta, aprovechando un pequeño descuido, con sus fatídicas y negras garras sobrepúose á su eterna adversaria é interrumpió el letargo de su víctima.

Sus manos pasáronse por su frente como queriendo ahuyentar alguna sombra de amargura; sus párpados abriéronse poco á poco... Un rayo de sol penetrando en la sala daba de lleno en el busto de la mujer amada...

Carlos, sin darse cuenta de lo que veía, lanzó un grito potente, viril, abrió los brazos como queriendo estrechar en ellos aquel trozo de mármol que su protectora la Felicidad, no rindiéndose aún, le hacía ver palpitante, repleto de savia, sonriéndose.

Ruda batalla entablóse entonces entre ambas diosas; la una pugnaba por conservar entre sus elegidos aquel sér que la otra creía ya su esclavo; sus esfuerzos titánicos, desesperados, amenazaban destruir el organismo del esultor que, semejante á un pedazo de caucho, se dejaba estrujar por la Desgracia y se esponjaba en poder de la Felicidad; un recurso, que caso de ponerle en práctica sería una completa victoria, vino á iluminar á esta última: preparó los escasos medios de combate que le restaban y se decidió á intentarlo.

Instantes después oíase una formidable maldición unida á un rumor de alas impalpables y seguidamente una exclamación de triunfo...

Carlos, entre manifestaciones de alegría, apretaba contra su pecho el frío témpano de mármol mientras sus calenturientos labios pronunciaban en los oídos de la estatua juramentos de amor y frases de ternura...

M. M. C.

TELEGRAMAS

(DE LA AGENCIA FABRA)

La Bolsa.

Paris 26.

Exterior español: 81,60. (Clausura.)

3 por 100 francés: 98,70. (Apertura.)

Londres 26.

Exterior español: 82,50. (Apertura.)

Paris 26.

(Recibido el 27.)

3 por 100 francés: 98,92. (Clausura.)

Londres 26.

(Recibido el 27.)

Exterior español: 81,25. (Clausura.)

El presupuesto italiano.

Paris 26.

En los primeros días de Diciembre se presentará á la Cámara italiana el proyecto de presupuesto, en el que figuran como disminución unos 25 millones por Aduanas y otros ocho por reducción de tributos, y un aumento de más de 25 millones en los gastos.

Para nivelar los ingresos y gastos habrá que apelar á los sobrantes de los dos presupuestos últimos y á aplazar por algunos meses la reducción de los tributos.

El entierro de Krupp.

Essen 26.

En la mañana de hoy se ha verificado con inusitada solemnidad el entierro del cadáver del fabricante Krupp, al cual puede decirse que ha asistido todo el vecindario.

El emperador presidió el duelo, yendo á pie detrás del féretro, desde la casa mortuoria al cementerio.

Terminada la fúnebre ceremonia el emperador marchó á Berlín.

Temporal en Francia.

La Rochelle 26.

Violento temporal.

Muchas barcas perdidas.

Cuatro marineros ahogados.

Huelga

Marsella 26.

Los individuos de la inscripción marítima se han declarado en huelga. Muchos acudieron esta mañana á pedir que los tripulantes de los buques los secundasen; pero la mayoría de éstos se negó.

Esperase que los buques correos puedan zarpas sin entorpecimiento.

ESTAFETA TEATRAL

REAL

El próximo sábado 29 tendrá lugar la inauguración de la temporada, cantándose la hermosa ópera de Bellini *Los Puritanos*, hace tiempo no representada en Madrid.

El teatro de la Marina. Hoy, jueves, y con la centésima representación de la humorada satírica titulada *Abanicos y panderetas ó ja Sevilla en el botijo*, se verificará el beneficio de sus autores, Sres. Alvarez Quintero y D. Ruperto Chapí.

Mañana, viernes octavo de moda, se pondrán en escena las aplaudidas comedias en dos actos *Amar de amar* y *El odio*.

El martes próximo estreno del drama en tres actos y cuatro cuadros original de D. Jacinto Benavente, titulado *Alma triunfante*, con el siguiente reparto: Isabel, señora Pino.—Emilia, señorita Bróm.—Doña Vicenta, señora Caro.—Petra, señora Domínguez.—Andrés, Sr. Moyano.—El padre Víctor, Sr. Tallaví.—Don Antonio, Sr. Valles.—El doctor Hernández, Sr. González.

Para esta obra están pintando dos decoraciones los reputados escenógrafos Sres. Amorós y Blancas.

Para hoy, séptimo jueves de moda, se ha formado por la empresa de este céntrico y popular teatro un excelente programa para responder al constante favor del distinguido público.

Se pondrá en escena la bella partitura del eminente maestro Fernández Caballero *El valle del pasiego*, interpretado por la señorita Chaffer, señoras Galán y Alonso, y los Sres. Figueroa, Hervás, González (V.), Bout y Gamero.

En el intermedio del segundo al tercer acto el baile *La tertulia* por un numeroso y escogido personal.

EL PROBLEMA DE LA CALIDAD NAVAL

¿Cuál es el acorazado más poderoso de todas las Marinas del mundo?

Admitido por todos que el valor de un buque de guerra depende de la mejor armonía ó relación entre diversas condiciones difíciles de conciliar, tales como la velocidad, el peso de las máquinas, del blindaje y de la artillería, el desplazamiento, la eslora, el radio de acción, etc., etc., es posible que se nos diga que planteamos una cuestión inútil, al ser muy difícil determinar con precisión qué buque es el que encierra, lo más acertadamente asociados, todos los medios de acción en el combate.

¿Cuál es el criterio para definir la importancia respectiva de un acorazado? ¿La velocidad, que da la facultad de perseguir ó de huir á un enemigo, es más importante que la artillería que permite batirle ó la coraza que permite defenderse de sus tiros?

El único procedimiento factible para llegar á un resultado aproximado es preguntar á los que tienen á su cargo la construcción de esas obras maestras de mecánica y á los que tienen la misión de dirigir las arquitecturas navales y los oficiales de Marina más competentes de las principales naciones del mundo.

La solución al problema propuesto será el término medio de sus opiniones.

Según se dice, el Príncipe Enrique de Prusia ha sido el iniciador de esta investigación, habiendo sido invitadas, con este motivo, diferentes revistas extranjeras á estudiar el tema siguiente:

¿Cuál es el mejor acorazado de todas las Marinas?

La cuestión ha sido sometida á los más célebres peritos navales del mundo, rogándoles dieran su opinión.

Las personalidades á quienes se han consultado son:

En Alemania: MM. Krestchmer, subdirector de construcciones navales, y Von Scheve.

En los Estados Unidos: El capitán Mahan y el capitán Bowles.

En España: El vicealmirante Cervera.

En Francia: El capitán de navío Vignot, jefe del gabinete del ministerio de Marina, y el capitán de fragata Baisicourt.

En Japón: El capitán Yamada y M. Massuo, jefe constructor naval.

En Austria-Hungría: Los capitanes de navío X y Z, que han querido guardar el incógnito.

En Inglaterra: El almirante Hopkins, antiguo general en jefe de la escuadra del Mediterráneo, y M. Mackraw, arquitecto naval de los astilleros del Támesis.

En Italia: El contralmirante Bettolo, antiguo ministro de Marina, y el coronel Cumbert, jefe de las construcciones navales de Tarento.

Y, por último, en Rusia: S. A. L. el gran duque Alejandro Michalovitch, el capitán Wlourou y el profesor Klado, de la Academia naval de San Petersburgo.

El procedimiento seguido ha sido éste:

1.º Determinar primero el mejor acorazado de cada Marina.

2.º Comparar uno con otro los mejores tipos obtenidos y hacer la elección.

En Alemania el Almirantazgo, obedeciendo á los deseos del Emperador Guillermo, ha procurado obtener en sus buques superioridad de artillería y velocidad con preferencia al radio de acción y al blindaje. Aplastar al enemigo bajo una avalancha de proyectiles en el menor tiempo posible; estar en disposición de perseguirle y tenerle constantemente bajo su fuego si intenta huir, tal ha sido la preocupación dominante de la dirección de construcciones navales alemanas y de su director, M. Dietrick.

Por desgracia para Alemania, á causa del poco fondo de sus costas, sus constructores no pueden pasar de los tonelajes de 11.000 ó 12.000, encontrándose en situación desventajosa, los arquitectos navales alemanes frente de sus rivales extranjeros, por no poder dar más de 7 metros ó 7 1/2 metros de calado á sus buques.

Los buques construidos desde el año 1897 son 10 y pertenecen á dos series: la una llama da serie Kaiser, cuyos buques llevan los nombres de los principales emperadores alemanes, y la otra, serie Vittelbach, llevando los nombres de las casas reinantes en los Estados del Imperio.

tiempo entre toneladas medidas de 11.500 toneladas á 13.000, los constructores de New York á semejanza de las principales potencias del Viejo Continente, no han vacilado en recurrir á los grandes desplazamientos, pensando, sin duda, que si bien los acorazados de 15.000 toneladas tienen sus inconvenientes, como por ejemplo, vulnerabilidad más grande, tienen en cambio ventajas que compensan estos defectos.

Para un país como Norte América, que acaba de elevar su presupuesto marítimo á 80 millones de dólares y que pretende rivalizar en el Atlántico con Inglaterra, es racional la construcción de buques que puedan desahalar á los modelos más perfectos modernos de la Marina inglesa. Esto ha sido realizado con el tipo *Pennsylvania* cuya construcción comenzó en 1900. Este tipo tiene cinco ejemplares que son verdaderamente formidables (*Pennsylvania, Georgia, Virginia, New-Jersey, Rhodes Island*).

Las características de estos buques son: Cintura acorazada de 28 centímetros de espesor en la flotación, extendiéndose en toda la longitud del buque; velocidad 19 nudos; artillería de 4 cañones de 305 milímetros, 8 cañones de 202 milímetros, 12 cañones de 152 milímetros y 12 cañones de 76 milímetros; radio de acción muy extenso, pues el buque puede llevar hasta 1.910 toneladas de carbón; todas estas características le colocan á primera vista entre los primeros modelos de todas las Marinas del mundo.

Indiscutible es desde luego la superioridad de esta clase de buques sobre los tipos que se han precedido, como la serie *Maine* y la serie *Alabama*, que si bien están bastante protegidos y tienen una buena marcha de 17 á 18 nudos, no tienen ni el mismo radio de acción, ni, sobre todo, el mismo poder ofensivo.

La opinión general ha juzgado que el buque mejor de la Marina americana es el *Pennsylvania* excepto el capitán Yamada, del Japón, que ha elegido el *Maine*.

Siendo la Marina inglesa la primera del mundo, ¿cuánta atención se presta a los constructores de verdadamente llame la atención de los constructores?

Los ingenieros constructores de la Gran Bretaña, ¿han propendido á una finalidad particular en lo que respecta á velocidad, protección, artillería ó capacidad de carboneras?

¿O bien: ¿sus buques constituyen por sí solos un concierto equitativo entre estas condiciones?

El problema está planteado bajo este punto de vista. Todos los árbitros están de acuerdo al reconocer la fuerza de conjunto de la Armada británica; pero no lo están tanto al considerar que si Inglaterra poseía hace diez años el número 1 con el tipo *Majestic*, no ha persistido en la construcción de tipos ulteriores.

La flota inglesa puede reducirse á los cuatro tipos siguientes:

1.º Tipo *Majestic*: nueve unidades. Velocidad, 16,5 nudos; tonelaje 14.900 toneladas; artillería, 4 cañones de 605 milímetros; 12 cañones de 152 milímetros, y 16 cañones de 76 milímetros; coraza de 23 centímetros de espesor, extendiéndose hasta tres metros encima de la flotación sobre poco más de la mitad de la eslora.

2.º Tipo *Canopus*: seis unidades. Velocidad, 18 nudos; tonelaje, 12.950; la misma artillería; coraza de 15 centímetros de espesor extendiéndose sobre la mitad de la eslora del buque y á 285 metros por encima de la flotación.

3.º Tipo *Formidable*: seis unidades. Velocidad 17 nudos; tonelaje 14.900; la misma artillería; coraza parcial de 178 milímetros sobre los 213 de la longitud del buque y 450 metros de altura sobre la flotación.

4.º Tipo *Duncan*: seis unidades. Velocidad 18 nudos; el mismo tonelaje, coraza parcial de 178 milímetros de espesor y las demás características iguales que el anterior.

El Almirantazgo inglés, partidario siempre del grueso tonelaje, parece que ha sacado de esta ventaja todo el partido posible, pues del *Majestic* al *Duncan* no se nota gran progreso, salvo lo referente á velocidad y radio de acción, y aunque estas dos condiciones son importantes, es muy posible que á favor de ellas se haya disminuido el espesor del blindaje.

Los oficiales franceses prefieren el *Duncan*. El coronel Cumbert es partidario del *Formidable*; pero agrega que el tipo *Majestic*, disminuido en artillería y teniendo constante su velocidad de pruebas, sería el buque más poderoso de la Marina inglesa. El contralmirante Bettolo cree que el *Príncipe de Gales* (tipo *Formidable*) es el mejor buque inglés. De los dos oficiales austriacos uno está por el *Formidable* y el otro por el *Duncan*.

En resumen, hay mayoría en favor del *Formidable*, á pesar de que el *Duncan* ha tenido bastantes votos.

Es preciso convenir que la joven Marina del Imperio del Sol Naciente es una de las más principales, no solamente bajo la relación del gran perfeccionamiento de su nueva flota, sino también por la opinión sabia y hábil á la vez que sus constructores ingleses y sus oficiales han sabido hacer alrededor de ella.

Los buques japoneses, todos de 15.000 toneladas, han sido construidos en astilleros ingleses, salvo el *Asahi*, que lo ha sido en los del Loire. Muchos constructores ingleses, y entre ellos Mr. Mackaw, elogian con entusiasmo la flota de esta nación, señora algún día del Oriente.

De los tres acorazados *Schikishima*, *Mikasa* y *Hatsuse*, el primero es el mejor; éste es un *Majestic* mucho más protegido y armado, más rápido; pero de un radio de acción un poco menor.

Pero quien obtiene el mayor número de votos es el *Mikasa*, pues tiene una coraza muy elevada por encima del agua y de 15 centímetros de espesor, de 4 cañones de 305 milímetros, 14 de 152 milímetros en batería y casamatas y 10 de 76 milímetros, pudiendo competir con los más veloces de su clase, pues su marcha es de 19 nudos.

La Rusia construye 7 buques acorazados, algunos de los cuales están todavía en grada (*Slava, Orel, Borodino, Souvaroff, Alexander III, Retvisan* y *Tsarévitch*).

El *Retvisan* lo construye la casa Cramp de Filadelfia. El *Tsarévitch* hace actualmente pruebas en la Seyne.

Estos buques, una vez terminados, formarían los núcleos de varias divisiones navales, al mismo tiempo que tendrían la ventaja de permanecer bastante tiempo sin limpiar fondos. Su radio de acción es igual al de los más modernos acorazados ingleses, llevando en sus carboneras 2.000 toneladas, á pesar de tener un desplazamiento mucho mayor (13.600 toneladas).

El *Tsarévitch* y el *Alexander III* tienen cintura de 25 centímetros de espesor en toda la longitud de la flotación; llevando el primero 4 cañones de 305 milímetros, 12 de 152 milímetros emplazados en torres, permitiéndoles un campo de tiro más extenso y protegidos por una coraza más delgada que la de flotación y 20 de 76 milímetros.

El tipo *Borodino* recuerda el tipo inglés con su coraza de gran espesor, no protegiendo más que parcialmente la línea de flotación, su velocidad de 19 nudos.

Pero la artillería del *Tsarévitch* está mejor repartida; la mayoría de los técnicos han concedido la superioridad á éste, pues consideran que la superioridad de un nudo de velocidad del *Borodino* no compensa la desigualdad de las corazas y la diferencia de protección de los emplazamientos de la artillería.

Se ha escogido el *Cesarévitch* como tipo del mejor buque ruso.

Por lo que á la Marina italiana se refiere, diremos que los ingenieros navales italianos han pensado que la velocidad es la condición primordial en los buques de guerra, porque ella permite aceptar ó rechazar el combate, y por esta razón los cruceros acorazados *Regina Margherita* y *Benedetto Brin*, y en un grado superior el *Vittorio Emanuele* y el *Regina Elena*, con sus velocidades respectivas de 20 y 22 nudos, su gran aprovisionamiento en carboneras (2.000 toneladas) constituyen los mejores buques que han navegado bajo el pabellón de la casa de Saboya.

Estos dos grupos de buques, en los que la características no son muy diferentes y de que fué inventor el célebre M. Brin, uno de los ingenieros navales más notables del siglo pasado, son muy dignos de atención, pues el tipo *Brin* asocia en sí la Artillería y la velocidad (el blindaje no pasa de 15 centímetros) y el tipo *Vittorio Emanuele* posee una coraza de 25 centímetros de espesor continua y muy elevada por encima de la flotación al par que una velocidad de 22 nudos digna de un crucero acorazado. La Artillería del *Vittorio* (2 cañones de 305 milímetros, 12 de 203 milímetros en torres y 12 de 76 milímetros) es menos poderosa que la del *Brin* (4 cañones de 305 milímetros, 4 de 203 milímetros, 12 de 152 milímetros y 12 de 76 milímetros), pero está quizás mejor repartida.

De donde se deduce que estos dos tipos de buques han sido muy elogiados por los árbitros, considerándolos como los mejores de la Marina italiana.

En Francia la elección del mejor tipo de buque de guerra no es difícil, puesto que una parte del nuevo programa de construcción, que comprende 6 acorazados de 14.800 toneladas, está apenas iniciada y no ha podido obtener todavía la sanción en el extranjero, además de que el solo acorazado que existe concluido es el *Suffren*, cuya superioridad con respecto á los que le han precedido (*Tena, Saint Louis, Charlemagne, Gaulois*, etc.) no puede discutirse.

En el *Suffren* la coraza de 30 centímetros de espesor se extiende en toda la longitud del buque, elevándose 120 metros sobre el nivel del agua. Su artillería (mitad en casamatas, mitad en torres) está protegida por una coraza de 12 centímetros, los cañones de grueso calibre de proa y popa están conjugados en torres acorazadas de 30 centímetros.

Su poder ofensivo (4 cañones de 305 milímetros, 10 de 164 milímetros; 18 de 100 milímetros y una veintena de piezas de pequeño calibre), es solo comparable con los mejores modelos del extranjero.

En fin, su velocidad de 18 nudos y la capacidad de sus carboneras le dan una excelente marcha.

Desde luego se manifiesta la superioridad del tipo *Suffren* (que aún no ha terminado sus pruebas), sobre los otros buques de la Armada francesa, según la declaración de los ingenieros alemanes, que nombrados para clasificar los buques de guerra internacionales, según su eficacia naval, han dado al *Suffren* un valor militar casi el doble del del *Charlemagne* y el triple sobre el del *Tena*.

En resumen, los campeones internacionales del concurso naval son:

De Alemania el tipo *Vittelbach*, toneladas 11.800.

De los Estados Unidos el tipo *Pennsylvania*, 15.000 toneladas.

# Información política

## Las negociaciones con el Vaticano.

El ministro de Estado ha recibido un telegrama del embajador cerca de la Santa Sede, Sr. Gutiérrez Agüera, anunciando el próximo envío de la Nota del Vaticano contestación a la que el Gobierno de España dirigió a Su Santidad exponiendo el deseo de revisar el Concordato y legalizar la situación de algunas Asociaciones y Ordenes religiosas.

El duque de Almodóvar del Río no tenía impresión particular alguna que le permitiera anticipar noticia o juicio alguno acerca de la esperada Nota; pero cree que ésta la recibirá el Gobierno esta misma semana.

## Provisión de cargos.

En esta semana se proveerán las Direcciones vacantes en el ministerio de Agricultura, para las que se indica a los señores Aura, Boronat y duque de Bivona.

Inmediatamente se restablecerá el anterior reglamento del ministerio.

Hasta tanto no despachará el ministro ningún expediente de importancia.

## Consejo de ministros en Palacio

El Consejo empezó a las once en punto. El presidente, en su acostumbrado discurso-resumen de los sucesos de la semana, dió cuenta a S. M. de la terminación del debate político en el Congreso y de la marcha probable que llevarán los trabajos parlamentarios hasta las vacaciones de Navidad.

El ministro de Marina, invitado a ello por el presidente, expuso al Rey y al Consejo la situación en que se hallan los trabajos de la Junta nombrada para el estudio del plan de construcción de la escuadra, y después puso a la firma los siguientes decretos:

Autorizando al ministro para contratar por gestión directa la pintura del crucero *Princesa de Asturias*.

Varios ascensos reglamentarios en el Cuerpo de Ingenieros.

A las doce en punto terminó el Consejo.

## EN LAS CAMARAS

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### CONGRESO

Sesión del día 27 de Noviembre de 1902.

Bajo la presidencia del marqués de la Vega de Armijo se abre la sesión, aprobándose el acta de la anterior.

El Sr. Díaz Moreu interpela a los ministros de Marina y Hacienda para que establezcan las explicaciones que desea.

El Sr. Llorca, al explicar su anunciada interpelación sobre la situación de Cataluña, se lamenta de que el debate político terminado ayer no haya dado resultado ninguno práctico en el esclarecimiento de la última crisis.

Hablando de la situación de Cataluña dice que la acción penal solo se ejercita con la clase obrera y nunca con la privilegiada, aludiendo directamente al Sr. Domenech, quien en su último discurso en la Liga Regionalista incurrió en responsabilidad.

Habla del último decreto del conde de Romanones y dice que en algunos seminarios de Cataluña se obliga a los futuros sacerdotes a aprender el catalán.

Afirma que el catalanismo engendra el odio a España y se felicita porque el catalanista es hoy un partido impotente.

Excita al Gobierno para que restablezca en Cataluña la normalidad, teniendo en cuenta que allí la salvaguardia de España es el elemento obrero; pide que las obras del puerto de Barcelona queden a cargo del Ayuntamiento, y termina diciendo que aunque los republicanos están divididos en diversos matices, todos trabajan por el triunfo de la idea que les inspira.

Prevé que el Sr. Canalejas tendrá que acudir a la revolución si quiere gobernar, como hacía el Sr. Sagasta en otros tiempos.

En este momento nos retiramos de la tribuna.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

### SENADO

La Comisión que entiende en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, ha acordado reproducir su anterior dictamen que había sido retirado para modificarlo, proponiéndose ahora admitir todas las enmiendas que no alteren su esencia.

Entre éstas, una de las que producirá más retido debate será la relativa a la exención del impuesto a las Compañías que se constituyan para la construcción de estas líneas, pues la Comisión la fija, al parecer, en quince años, y el Sr. Sánchez de Toses sostiene su reducción a cinco.

También hay algunos partidarios de una transacción, que entienden que sería suficiente fijar un plazo de diez años.

# Las Cortes

## SENADO

Sesión del día 27 de Noviembre de 1902.

A las tres y media abre la sesión el Sr. Montero Ríos, ocupando el banco azul los ministros de Estado, Agricultura y Marina.

En los escaños muy pocos senadores. Apruébase el acta de la sesión de ayer.

El Sr. Loygorri ruega al ministro de Agricultura fije su atención en lo que está ocurriendo en la provincia de Valencia, donde se pierde la cosecha de naranja por carecer la compañía de ferrocarriles de material para transportarla.

El ministro de Agricultura promete atender la justa petición del Sr. Loygorri.

El conde de Casa-Valencia se lamenta de la falta de comunicaciones entre Daifonte y Granada.

El Sr. Sánchez de Toca pide un documento del ministerio de Hacienda para que pueda ultimar sus trabajos la Comisión que entiende en el proyecto de nacionalización del pescado cogido por buques españoles en aguas del mar libre.

El señor vizconde de Campo Grande, como presidente de la citada Comisión, declara que está dispuesto a reunirla cuando se juzgue oportuno.

El Sr. Labra ocúpase de los perjuicios que sufren las provincias gallegas con la introducción del ganado argentino como si fuera de procedencia portuguesa.

Pregunta por qué no ha sido nombrado ya el representante diplomático de España en Cuba, siendo así que el Tratado de París ha fijado en el artículo número de importantes cuestiones cuya solución habrá de obtenerse por la vía diplomática.

Al efecto recuerda que en la reciente República residen de 60 a 70.000 familias españolas. Encarece la necesidad de que se estrechen las relaciones entre los dos países, especialmente las comerciales, señalando el hecho de que aquéllas se mantienen hoy más vivas que nunca entre las poblaciones del litoral de España y Cuba, debido tan solo a la iniciativa particular.

Llama también la atención del Gobierno sobre los últimos discursos pronunciados por Estrada Palma y Máximo Gomez, en los cuales hay un fondo de ardiente y poderosa simpatía hacia España.

Termina manifestando que es indispensable iniciar una campaña de amor y de justicia que vigorice los vínculos existentes entre los dos países que viven al calor de las mismas costumbres.

El ministro de Estado contesta al Sr. Labra.

## CONGRESO

Sesión del día 27 de Noviembre de 1902.

Bajo la presidencia del marqués de la Vega de Armijo se abre la sesión, aprobándose el acta de la anterior.

El Sr. Díaz Moreu interpela a los ministros de Marina y Hacienda para que establezcan las explicaciones que desea.

El Sr. Llorca, al explicar su anunciada interpelación sobre la situación de Cataluña, se lamenta de que el debate político terminado ayer no haya dado resultado ninguno práctico en el esclarecimiento de la última crisis.

Hablando de la situación de Cataluña dice que la acción penal solo se ejercita con la clase obrera y nunca con la privilegiada, aludiendo directamente al Sr. Domenech, quien en su último discurso en la Liga Regionalista incurrió en responsabilidad.

Habla del último decreto del conde de Romanones y dice que en algunos seminarios de Cataluña se obliga a los futuros sacerdotes a aprender el catalán.

Afirma que el catalanismo engendra el odio a España y se felicita porque el catalanista es hoy un partido impotente.

Excita al Gobierno para que restablezca en Cataluña la normalidad, teniendo en cuenta que allí la salvaguardia de España es el elemento obrero; pide que las obras del puerto de Barcelona queden a cargo del Ayuntamiento, y termina diciendo que aunque los republicanos están divididos en diversos matices, todos trabajan por el triunfo de la idea que les inspira.

Prevé que el Sr. Canalejas tendrá que acudir a la revolución si quiere gobernar, como hacía el Sr. Sagasta en otros tiempos.

En este momento nos retiramos de la tribuna.

## Reproducción de los sucesos.

Nueva York 27.

Un telegrama de la Habana recibido en la pasada noche dice que cuando se creía conjurado el conflicto obrero, se han reproducido los disturbios en aquella ciudad.

Añade que la odiosidad de los huelguistas tiene por principal objetivo a los conductores de los tranvías y que varios coches de esta clase fueron atacados ayer a tiros desde los tejados de varias casas, resultando muertos un conductor y dos viajeros y otros heridos.

## UN CAPRICHIO DE HERR KRUPP

Cuéntase del opulento fabricante de cañones que acaba de fallecer que, habiendo descubierto en la isla de Capri, donde pasaba el verano, la legendaria gruta de *Fra Felice*, tuvo la singular idea de organizar una parodia de la comunidad a que aquél pertenecía.

Nombró dignatarios de la comunidad, y distribuyó entre los mismos medallas con la efigie de un *Fra Felice* moderno inclinado ante dos tenedores dispuestos en forma de cruz. Disfrazó de monje a su portero y mandó poner en la gruta campanas que doblaban con grave acento al entrar los invitados a los banquetes que celebraba la original comunidad de Krupp.

La gruta se hallaba decorada por el estilo de las tabernas de Montmartre, y tal fama alcanzaron aquellos banquetes, que los comensales se vieron obligados a celebrarlos a medio día porque abundaban en los alrededores de aquel sitio maleantes que esperaban la salida de los alegres «hermanos» para desvalijarlos de grado ó por fuerza.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

## Reuma

Para curar por fricciones los dolores reumáticos, no hay nada como el **Balsamo antirreumático de Orive**. Triunfo de fracasos otros: 2 ps. frasco, farmacias. Dep., Borrell Hermanos.

# ÚLTIMA EDICIÓN

## TELEGRAMAS DE LA TARDE

(DE LA AGENCIA FABRA)

**La Bolsa.** París 27.

Apertura de la Bolsa de hoy: Exterior español: 81,60, 82,00, 82,25 y 82,50. 3 por 100 francés: 98,90.

Londres 27.

Exterior español: 81,25.

París 27.

La Bolsa abre al mismo cambio de la clausura de ayer, 81,60 y después de la una de la tarde se cotiza con 90 céntimos de alza.

La renta francesa a 98,90, es decir, próxima mente al mismo cambio que en la clausura de ayer, y las acciones de Río Tinto a 982, ó sea, cuatro enteros más altas que el cierre de ayer.

## El temporal y Mr. Chamberlain.

París 27.

Telegrafan de Londres al *Figaro* que a consecuencia del temporal que reina en el Cantábrico, existe cierta inquietud sobre la suerte del buque *Good Hope*, que conduce al Sr. Chamberlain a África del Sur.

## Escuadra inglesa

Lisboa 27.

La escuadra inglesa ha zarpado con rumbo Norte.

## Comparación curiosa

París 27.

Un periódico norteamericano dice que durante los tres años de la guerra del Africa del Sur perecieron 22.000 soldados ingleses, como es sabido, y que en el mismo espacio de tiempo perecieron en los Estados Unidos 21.847 personas, víctimas de siniestros ferroviarios.

## Volcan en actividad.

Londres 27.

Un despacho de Kingstown dice, con referencia a noticias de San Vicente, que la Sulphatara se halla en plena erupción.

Georgetown y Chateau Belard, han quedado casi desiertos, oyéndose sordos ruidos subterráneos.

## Huelgas.

Marsella 27.

Los matriculados de mar huelguistas, reunidos anoche, votaron la continuación de la huelga.

Grupos de huelguistas impiden a los buques prepararse a zarpar.

## Libertad de conciencia.

París 27.

Refiere el *Vaterland* de Viena que desde que se ha puesto en práctica la ley sobre la libertad religiosa en Hungría pasan de 16.000 personas las que han declarado que no crearán en ninguna religión positiva, procediendo casi todas ellas de las sectas protestantes y de la cismática griega.

## Un discurso del Kaiser.

Essen 27.

Al terminar ayer la solemne inhumación del cadáver de Krupp, el Emperador reunió en la estación a los directores y representantes de la fábrica para manifestarles su sentimiento.

Dijo que como Jefe Supremo del Imperio había acudido a colocar el escudo imperial sobre la casa, en memoria del difunto que muere víctima de su inolvidable integridad. Protestó con indignación contra las calumnias lanzadas en perjuicio de Krupp y manifestó la esperanza de que los obreros alemanes cesarán en sus relaciones con los calumniadores.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

## De la Habana.—Movimiento político.

París 27.

A juzgar por los telegramas recibidos directamente de la Habana, los desórdenes últimos no tuvieron carácter exclusivamente obrero como dan a entender las noticias comunicadas por la vía norteamericana, sino también política.

¿Quiere usted curarse rápida y sencillamente el resfriado, la tos perniciosa y nerviosa, los males de garganta, el traquezo, la fiebre, etc., y quiere usted precaverse contra el desarrollo de una pulmonía, bronquitis, anginas, erisipelas, dolores reumáticos y de todo lo que pueda ocasionarle un enfriamiento?

Tome inmediatamente **cuatro globulos** del gran remedio

# ANTICATARRAL GENARRO

el más precioso antídoto de los enfriamientos y medicamento más inofensivo que exista, cuyos sorprendentes efectos son apreciados al momento por cuantos lo experimentan, siendo ya conocidos de miles de personas desde la pasada época del Dengue. Dice el Dr. Hayward que nadie debe estar sin un frasco de este admirable específico. Precio, 2 ptas. Abada, 6, Farmacia, y en las principales del mundo. Va por correo.

**SOBRINOS DE CARO**  
**GRAN SASTRERIA DE MILITAR, PAISANO Y NIÑOS**  
**ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE UNIFORMES**  
**MAYOR, 9.—MADRID**

**SE VENDE**  
 un «Symphony con buen número de piezas Razón: Hijo de R. Maristany, calle Mayor, 49, entresuelo.

**EL ESCUDO DE BARCELONA**  
**GRAN BAZAR DE ROPAS HECHAS**  
 Casa fundada en 1860.  
**21 y 23, PRECIADOS, 21 y 23.**

**TEMPORADA DE INVIERNO**  
 Completo surtido en trajes para caballeros y niños, sin competencia, dadas sus calidades y precios como los siguientes:  
 Trajes americana patén novedad, desde 20 pesetas.  
 Pantalones fantasía novedad, desde 9 pesetas.  
 Gabanes buen género y forros satén, desde 25 pesetas.  
 Capas, todo su vuelo, desde 20 pesetas.  
 Trajes para niños, desde 10 pesetas.  
**Depósito exclusivo** de los Gabanes Rusos y Chaquetones de Palma de Mallorca, que tanta aceptación han merecido por su baratura y elegante confección:  
 Rusos sin forros, desde 30 pesetas.  
 Rusos forrados, desde 35 pesetas.  
 Chaquetones sin forros, desde 25 pesetas.  
**Precio fijo.**

**DR. MORALES** 35 años especialista en sífilis, venéreo, esterilidad e impotencia. Carretas, 39, principal.

**SOBRINO DE CIMARRA**  
 Sastre para caballeros niños y niñas.  
**NOVEDADES INGLESES**  
**2, Plaza de la Independencia, 2 MADRID**

**ACADEMIA GARRIDO**  
 Preparatoria para carreras militares y de ingenieros industriales, dirigida por D. Juan Garrido y Carvajal, capitán de Artillería, ex profesor de la Academia General Militar y de la de Artillería y Licenciado en Ciencias exactas.—**Barquillo, 15, 2.**

**LA IMPERIAL**  
 CENTRO INTERNACIONAL DE REPRESENTACIONES COMERCIALES  
 Fábrica de correa, fajas y aparatos ortopédicos  
**10, DESENGAÑO, 10.—MADRID.—1, VALVERDE, 1**  
 Se solicitan muestrarios y catálogos de casas comerciales que deseen ser representadas en España y extranjero. Sólidas garantías.—25 años de existencia.

**IBARRA Y COMPAÑIA**  
**SEVILLA**  
**LINEA REGULAR DE VAPORES**  
 entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos intermedios.  
 Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.  
 Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.  
 Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.  
 Servicio quincenal con Bayona y Burdeos.  
 Se admite carga a flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.  
 Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, consignatario.

**ELECTR. CIUDAD, FONOGRAFOS Y ZONOFONOS**



Material para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER escritura a la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático imprenta portátil, muy útil a los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y diafragmas Bittini.—Gramófonos y Zonófonos de todas clases.  
 No comprar sin pedir precios a  
**UREÑA**  
 SE HACEN INSTALACIONES  
 Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

**PASTILLAS BONALD**  
**CLORO BORO-SÓDICAS CON COCAÍNA**  
 Su eficacia está reconocida y comprobada por los señores médicos para combatir las enfermedades de la BOCA y de la GARGANTA.  
 Tos, ronquera, dolor, inflamaciones, pleor, aftas, anginas, ulceraciones, sequedad, granulaciones, afonía producidas por causas perirricas, fetidez del aliento, placas mucosas, fenómenos bucales de la dentición, salivación hidrágica, efectos nocivos de la nicotina, catarros laringofaríngeos, afectos nerviosos del estómago, vómitos, etc., etc.  
**TENEMOS PREPARADAS**  
 Pastillas Cloro-Boro-Sódicas.  
 Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con mentol.  
 Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina y mentol.  
 Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con cocaína y mentol.  
 Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con poliacarpina.  
 Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina, cocaína y mentol.  
 Pastillas de cocaína y mentol.  
 Pastillas de cocaína, codeína y mentol.  
 Pastillas de frutos pectorales con codeína, para los casos en que los señores médicos las consideren indicadas.  
 Las Pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron de su clase en España y en el extranjero.  
 Se vende en todas las farmacias y en la del autor,  
**NUNEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) 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 a la calle de Carretas)**  
 Antes de comprar, vistese este establecimiento, en la seguridad de encontrar precios más ventajosos que en ninguna otra casa.  
 Al por mayor, grandes descuentos. Exportación a provincias.  
 Contratas para el Ejército, Hospitales y Colegios.  
**ATOCHA, 8, 10 y 12 (frente a la calle de Carretas)**  
 (Antes Plaza de la Cebada, núm. 1)

+

**Hasta las cinco de la tarde se reciben anuncios en la Administración de este periódico, para funerales y aniversarios.**

**SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA**  
**LINEA DE FILIPINAS.**—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, 6 sean: 4 Enero, 1.º Febrero, 1.º y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo de los puertos la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, Ohi-na, Japón y Australia.  
**LINEA DE CUBA Y MÉJICO.**—Servicio del Norte. Servicio mensual a Veracruz, saliendo de Bilbao el 16 de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.  
 Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 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 admite pasaje y carga 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, 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 y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.  
**LINEA DE BUENOS AIRES.**—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.  
**LINEA DE CANARIAS.**—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante, y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, regresando a Barcelona por Santa Cruz de Tenerife, Cádiz, Málaga (facultativa), Alicante y Valencia.  
 Llegada a las Palmas de Gran Canaria, 26 de cada mes. Salida de ídem, 27 a las 10 h.  
 Llegada a Santa Cruz de Tenerife, 27 a las 15 h. Salida de ídem, 28 a las 18 h.  
 Llegada a Santa Cruz de la Palma, 29 a las 6 h. Salida de ídem, 29 a las 18 h.  
 Llegada a Santa Cruz de Tenerife, 30 a las 6 h. Salida de ídem, 1 a las 15 h.  
 Llegada a las Palmas de Gran Canaria, 1 a las 15 h. salida de ídem, 1 a las 18 h.  
**LINEA DE FERNANDO POO.**—Servicio bimensual, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.  
**LINEA DE TÁNGER.**—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes.  
 Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.  
 Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La empresa quiere asegurar la mercancías en sus buques.  
**AVISO IMPORTANTE.**—La Compañía previene a los señores comerciantes, agricultores e industriales que recibirá y encominará a los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.  
**DIARIO DE LA MARINA**  
 De venta en Barcelona: S. Solá, kiosko La Saeta.—Rambla del Centro, núm. 3.

**DIARIO DE LA MARINA**

**DIARIO DE LA TARDE**

Oficinas: calle de la Reina, núm. 45, principal derecha.—Apartado núm. 25.—Madrid.

CONDICIONES DE SUSCRIPCION		ANUNCIOS	
Madrid, un mes . . . . .	1 pesetas.	Cuarta plana . . . . .	0,20 pesetas línea.
Provincias, trimestre . . . . .	5 „	Reclamos . . . . .	0,75 „
Países de la Unión Postal, un año. . . . .	60 „	Noticias . . . . .	1,25 „
Asia y América. . . . .	70 „		

**NUMERO SUELTO: 5 CÉNTIMOS.—IDEM ATRASADO, 25 CENTIMOS**