

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.767.

Redacción y Administración,

Madrid 25 de Agosto de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

Reforma que se impone

De la reorganización de los arsenales nos hemos ocupado muchas veces, calificándola como la más urgente y necesaria para modificar después de la del resto de los servicios de la defensa marítima, que arranca precisamente de esos establecimientos; pues son los que la nutren de material flotante y armamentos, y los sostienen después en eficacia.

Así es que la visita de inspección que el Ministro de Marina va a verificar en ellos, empezando por el de la Carraca la encontramos acertada, oportuna y como ayer decíamos, de consecuencias trascendentales para el porvenir de la Marina, si se sabe sacar partido de su examen.

Desde luego se echa de ver que los arsenales tienen un funcionamiento muy complejo, como síntesis que son de un servicio complicadísimo en el cual se distinguen tres principales aspectos: el industrial, el económico y el militar; los dos primeros constituyen el medio de alcanzar el objetivo que está representado por el último, que es el que forzosamente ha de dar carácter a la totalidad, pero sin perjudicar la acción de los otros dos.

Precisamente en la forma que se ha de establecer este carácter militar, sin perjuicio del funcionamiento para llegar a resultados útiles en los aspectos industrial y económico con perfecto desdoblamiento de responsabilidades técnicas y administrativas, evitando que éstas a su vez se confundan, radica la gran dificultad de la reorganización de los arsenales, dado nuestro modo de ser y cuando existe la tendencia entre nosotros a dar también organización militar a los servicios técnicos y económicos, desnaturalizándolos en su esencia y por tanto en sus resultados.

Esta tendencia de aspiración a organizarse como corporaciones combatientes las destinadas a una acción sedentaria, cuyo objetivo es completamente opuesto, será siempre la causa principal de la confusión y desorden de que forzosamente tienen que adolecer los establecimientos industriales de la Marina, mientras subsista.

En dichos establecimientos el tecnicismo tiene que dejar de ser militar y este carácter sólo pueden dárselo los combatientes encargados de su custodia y defensa. Pero los destinados a producir por procedimientos científicos e industriales de ninguna manera pueden ni deben estar organizados dentro de un régimen militar, que conduce a una finalidad distinta de la que a ellos se les exige.

Esto es lo racional y por tanto lo útil; ni en graduaciones, ni en ascensos, ni en sueldos, ni en la forma de proveer los destinos pueden estar equiparados los hombres técnicos, cuya consideración depende de su competencia para producir industrialmente, con los pertenecientes a organismos preparados para luchar en conjunto a bordo de los buques de la Patria contra los de sus enemigos, sembrando la destrucción y exponiéndose a la muerte.

Funciones tan diversas no es posible que tengan idéntica ó parecida organización y a la vista salta lo absurdo de asimilarlas y nadie encontrará extraño que con tal deficiencia no se obtengan mejores resultados en los arsenales del Estado.

La competencia técnico-industrial es puramente de las personas y no de las graduaciones obtenidas por rigurosa antigüedad dentro de los Cuerpos, procedimiento que si puede ser conveniente para los servicios militares, de ninguna manera lo es para aquellos que dependen de capacidad especial circunscrita a determinado número de individuos, en quienes personalmente se acredita por el éxito en el ejercicio de su profesión.

Punto es este que debe meditar mucho, tanto para que la dirección técnica de las obras en los arsenales recaiga en verdaderas capacidades, como para establecer la responsabilidad personal que hasta ahora y por el sistema que se ha seguido, no se ha podido jamás hacer efectiva.

Y en lo que se refiere a la producción útil en dichos establecimientos, así como a la competencia en el gobierno de la Marina para decidir en las construcciones nuevas, entendemos que es de capital importancia variar esencialmente la forma en que viene funcionando el elemento técnico industrial en la Marina.

ECOS NAVALES

De Alemania.

El *National Zeitung* anuncia que el Príncipe Enrique de Prusia será relevado del puesto de Comandante de la primera Escuadra de la Armada alemana en el próximo Otoño y dice que se ignora si el Príncipe aceptará otro puesto.

De Rusia.

La Escuadra rusa del almirante Krieger del Mar Negro pasó a aguas de Turquía suceso que tanta alarma ha ocasionado en Europa, se compone de cuatro acorazados de combate, dos transportes de torpedos y tres destroyers.

Expedición canadiense al Polo Norte.

El sábado salió según telegramas recibidos en Inglaterra del puerto de Halifax en Canadá el vapor del Gobierno *Neptuno* para la bahía de Hudson en los mares árticos, a fin de verificar una expedición que durará año y medio, con objeto de verificar investigaciones de carácter botánicas y geológicas. También tomará posesión de las islas Articas y las costas de la bahía de Baffin para establecer pesquerías de bacalao dejando para este objeto establecida una estación en Chesterfield Inlet.

POLÍTICA

Oficiosidades peligrosas.

Va deslizándose suavemente el verano, sin complicaciones ni disgustos; y entre mítins, intervius, reformas administrativas y comentarios políticos, se acerca a más andar el período electoral para las de concejales.

La obsesión son los republicanos, que se presume han de dar la batalla en las urnas; pero este temor, que al principio hacía poco menos que temblar las esferas, se va disipando, sobre todo desde que se ha sabido que no reina entre ellos la mejor ni la más perfecta armonía.

Es decir, que aquí se vive de la tribulación ajena, y eso en verdad es poco entonado; y si conforme se advierte que los adversarios del régimen se disgregan y desmoronan se uniesen y armonizaran, las consecuencias serían totalmente opuestas.

Más oportuno sería que los elementos monárquicos fuesen su triunfo en la buena organización de sus fuerzas que en la debilidad de las ajenas; pues todo, hasta la política, requiere su táctica y su estrategia especial.

Seguramente el Gobierno, que no peca de imprevisor, acudirá a este remedio heroico para quedar a la altura correspondiente en las inmediatas elecciones; pero es una lástima que estropeen su labor las oficiosidades de sus paniaguados que, dando demasiado aire a las discordias republicanas, pueden determinar de improviso una concentración electoral que ponga en peligro el éxi ó de los candidatos monárquicos.

La tarea más importante del Gobierno ha de ser, por ahora, la de saber refrenar las impacencias de los amigos, y con serenidad de juicio ir despejando incógnitas, conquistando simpatías y preparando a la opinión para que, saliendo de su indiferencia y marasmo, acuda confiada y segura al terreno leal y noble de la lucha electoral.

Preciso es no olvidar que el retraimiento de la mayoría de los electores es el que determina siempre el triunfo de los partidos extremos, que de ese modo, con poco esfuerzo y menor molestia, se encuentran hecho casi todo el trabajo.

Pero el cuerpo electoral seguirá retraído mientras no se le garantice la emisión del voto. Esto es tan esencial, que los delitos electorales debieran castigarse severa y rápidamente.

El día que eso se haga, los Gobiernos no necesitarán preocuparse ni trabajar para ganar las elecciones, pues las grandes masas, que por instinto son amigas del orden, se ponen siempre del lado de los poderes constituidos, sean los que fueren.

Por eso, cuanto más se facilite la emisión del sufragio, más firme y sólida será la fuerza de los Gobiernos. Ahora, y con motivo de las elecciones inmediatas, se está observando ya que a medida que los elementos monárquicos se unen los republicanos se distancian, lo cual demuestra que la indiferencia electoral es, más que nada, una consecuencia inmediata de la indiferencia de los poderes hacia esa función política, tan importante como decisiva.

MARINA MERCANTE

LOS GRANDES VELEROS ALEMANES

El número de veleros alemanes de alta mar, de 1.000 toneladas para arriba, había disminuido en once, con relación al año anterior.

Esta pequeña disminución puede pasar como una contrariedad pasajera que se encuentra compensada sin duda en los años buenos, y no significa nada respecto a la construcción de los grandes y poderosos veleros.

Aun cuando menos rápidos que los vapores, de dirección más difícil y de una marcha más lenta, presentan, sin embargo, una explotación más económica, sobre todo cuando el carbón es caro y los viajes son largos, como los de la costa Oeste del Pacífico.

El 1.º de Abril de este año había 225 grandes barcos de vela de 1.000 toneladas para arriba, que arbolaban el pabellón alemán. Cerca de la mitad pertenecen a la matrícula de Hamburgo, y entre este número se cuentan los de mayores dimensiones.

A la cabeza figuran dos veleros de la casa armadora J. Loeiz, de 5.081 y 4.026 toneladas brutas, el cinco palos *Prosa*, el mayor velero del mundo, y el cinco palos *Polst*. En tercer lugar, se encuentra el cuatro palos *Alsterdam*, que igualmente pertenece a la matrícula de Hamburgo, con 3.537 toneladas.

Después vienen el cuatro palos *Urania*, de 3.265 toneladas; y luego el *Herzogin-Cecilie*, cuatro palos de Bremen, que es uno de los dos buques escuela del «Norddeutscher Lloyd».

Los siete veleros que siguen en orden, pertenecen también a la matrícula de Hamburgo, y son: los cuatro palos *Alsterberg*, *Hennietta*, *Persimmon*, *Pilochry*, *Alster*, *Edmund* y *Thielka*, y que tienen de 3.076 a 3.239 toneladas.

Después sigue el magnífico velero de Bremen *Paul Rickmers*, de 3.054 toneladas; y la serie de 16 veleros de 3.000 toneladas brutas se termina por dos cuatro palos de Hamburgo y uno de Bremen.

El año pasado, esta serie sólo contaba 13 unidades, lo que prueba perfectamente la tendencia hacia los grandes desplazamientos en la navegación a vela.

Entre 2 y 3.000 toneladas, hay 19 barcos de vela en Hamburgo y 27 en Bremen, entre ellos el buque escuela *Herzogin Sophie Charlotte*, y en el grupo de 1.000 a 2.000 toneladas hay 163 unidades, y los de mayores dimensiones pertenecen a los puertos de Hamburgo y Bremen.

El mayor velero, que no pertenece a ningún armador de dichos puertos, es el *Hassia*. Después vienen algunos como el *Philadelphina*, de 1.805 toneladas, el *Heinrich*, de 1.544, el *Ocean* de 1.488, y algunos otros.—X.

PROCEDIMIENTOS

Esbirros y "voleurs."

Los millonarios yanquis después de haber ideado los tan aplaudidos «trust» que no son otra cosa que una invención diabólica para acaparar la actividad y el trabajo ajeno, han decidido crear una policía especial para perseguir hasta en la tumba fría a los ladrones de alto copete.

En los periódicos vienen detalles interesantísimos de esa nueva institución que por la seriedad y estrechez de su regla parece no un centro de vigilancia, sino un convento de trapenses, con la diferencia de que los esbirros de Norte América, al servicio de los Cresos yanquis no se dedican a la vida contemplativa, sino a ocupaciones tan profanas como la de impedir los robos, escamoteos y asaltos de las cajas de caudales de aquel bello país.

Desde que nace el día, hasta que muere el sol, los policías bancarios se consagran a la tarea sublime de consultar antecedentes, reunir datos y trazar planes para que caigan en el garlito los incautos ladrones, y si estos son listos, aquellos lo son más, de modo que usando una locución netamente española, se puede decir, por supuesto, sin el menor asomo de malicia, que van «de pillo a pilló».

Tan admirable es la organización de esa policía especial que los ladrones de altos vuelos están desconcertados en los Estados Unidos y llevan ya una temporada que no dan un mal golpe en ninguna parte; lo que va a ocurrir es que levanten el campo y caigan como una plaga sobre el continente Occidental.

Por estas latitudes hay muchas organizaciones parecidas, pero no tienen por objeto la persecución de criminales sino la mortificación de personas honradas para averiguar sus usos y costumbres, é ir con el soplo ó con el cuento a los Júpiter tonantes, que disponiendo de la caja no de caudales, si no de los truenos, disparan a lo mejor uno de sus penetrantes rayos sobre el vigilado, que lo deja patidifuso «para toda la siega» como dicen en su pintoresco lenguaje los *capitalistas* del montón.

A esas instituciones encantadoras, que por acá se dedican al enredo y al cuchiheo, ó sea al cultivo del chisme, suelen pertenecer honorables truchmanes de los de frac y gardenia que clavan el puñal gupamente y sin riesgo ni exposición alguna, por la espalda de sus infelices víctimas; y así es como se arreglan, ó se arregnan ó se purgan ó purifican ciertas gentes en esta clásica tierra de los garbanos y el buen vino.

Los policías yanquis, aún cuando antipáticos de suyo, realizan al menos una misión útil, toda vez que impiden los robos más ó menos artísticos y arriesgados; pero los esbirros especiales y secretos que por acá se estilan, es al revés, *per se* laboran, esto es, trabajan para sí, y van quitando de en medio fraguando historietas a quienes les estorban; subiéndolos en cambio como la espuma, ó sea, como gatos empujados por las alturas, y a lo mejor cáttate a Periquito hecho fraile, es decir, cáttate al policía convertido en personaje, y puesto en candelero sin saber como ni por donde.

Y así es como llegan muchos medidores al pínaculo, pero afortunadamente, los ganancillos de las tumbas no distinguen de colores y lo mismo roen ó devoran al zaño que al sabio, lo mismo al intriguante que al confiado y en definitiva todos quedan iguales ante el rasero tétrico de la señora Parca, lo cual después de todo no deja de ser un consuelo.

Abel Imart.

Los aprendices maquinistas de la Armada

A pesar de las lamentaciones que hacemos en nuestros números anteriores sobre la precaria situación que atraviesa en el departamento de Cádiz, la desvalida clase de aprendices maquinistas de la Armada, llegan insistentes rumores a nuestra redacción, acerca de la precaria situación en que se encuentran dichos individuos, quienes no perciben los haberes que por reglamento les corresponden, más necesario a su indumentaria particular con que allegar recursos para su manutención.

El caso es, tal y como lo acogemos que dichos individuos, según lo dispuesto al desembarcar de los buques pasan en expectación de destino a factoría ó asignado a talleres, percibiendo por la primera situación el haber mensual de setenta y cinco pesetas, y en la segunda devengan el jornal como tales operarios; ahora bien, al pasar varios buques a la situación económica, y según lo previsto en el legislado en el personal de esta clase, pasaron asignado para eventualidades a la primera de las situaciones ex-

puestas, reclamándose por tanto en la nómina correspondiente al mes actual el sueldo que les pertenece adicionándole en la misma que por formar parte de la maestraza eventual y no existir créditos para ésta, procedía a la suspensión de pago, interin resolución superiores. Tenemos entendido que por Real orden reciente se niega a estos individuos el uso de licencia sin sueldo, así como se determina la inmediata incorporación de los que se hallan disfrutándola, evitando, por lo tanto, que puedan desempeñar el cometido de su profesión en astilleros particulares ó Marinas mercantes, sumiéndoles en la mayor miseria y desesperada situación.

No puede darse nada más anormal, esperando que al tener conocimiento de este hecho el Sr. Ministro de Marina, ordenará lo conveniente en evitación de semejante injusticia.

Escrito lo que antecede, sabemos que se anuncia para en breve nueva convocatoria de 36 plazas, y decimos nosotros, ¿si existen aprendices en situación como la que dejamos anotada, para qué esa nueva convocatoria?

POR EL BUEN CAMINO

La circular dirigida por el Ministro de Estado a los representantes de España en el extranjero, encareciéndoles la remisión de datos, estudios y monografías al centro de información comercial instituido en aquel centro, merece sinceros aplausos.

A nadie puede ocultarse que en el combate eterno para la conquista del mercado universal, nuestro país saldrá siempre derrotado si no acuden en su auxilio y ayuda, de una parte, el Estado, con sus poderosos y eficaces medios de acción, y de otra, los propios elementos productores mejorando sus condiciones de existencia.

Es de creer que los agentes diplomáticos ó consulares de España estudiando sobre el terreno el consumo de los productos similares a los nacionales, se apresurarán a completar la obra del Ministro, enviando esas informaciones precisas que se los encomiendan, pero no estará hecho todo con eso.

Es necesario que esas informaciones, una vez reunidas y clasificadas en el Centro de Información comercial del Ministerio de Estado, no queden en él como archivadas y en depósito, sino que se difundan y extiendan, que se propaguen y publiquen tan rápida y extensamente como sea posible.

El pensamiento del Ministro de Estado es loable en alto grado y evidencia, que una actividad é iniciativa provechosa puesta al servicio de una buena idea puede ser fecunda en resultados, siempre que sea realmente aplicada como ocurre en el caso presente.

Para participar activamente en la vida internacional es indispensable apreciar y conocer en todos sus aspectos y condiciones el mercado del mundo; y de ese modo podrán encauzarse los elementos de producción hacia sus orientaciones verdaderas.

Como expresa en su circular el Sr. Ministro de Estado, el engrandecimiento nacional que en los remotos tiempos se obtenía sólo por la fuerza de las armas, se obtiene hoy por medio de las transacciones comerciales, llevadas hasta un límite que permita satisfacer las necesidades inexcusables de toda nación civilizada.

Ese es verdadero y único camino de hacer fructíferas las conquistas de la paz, atendiendo en lo posible a que en las luchas del comercio y de la industria, los productores españoles no queden rezagados y expuestos a perecer por desconocer las condiciones en que en la esfera exterior se efectúan la oferta y la demanda.

El Ministro de Marina.

En San Fernando.

Como adelantábamos en nuestro número anterior el Sr. Cobián ha tenido en San Fernando un recibimiento en extremo cariñoso y entusiasta.

Acudió a recibirle a la estación el Puerto de Santa María, todo el elemento oficial de Cádiz que le acompañó hasta San Fernando donde esperaban al Ministro el Capitán general y los generales, jefes y oficiales de todos los Cuerpos, tributándole los honores una compañía de Infantería de Marina con bandera y banda de cornetas.

En los andenes estaba el Ayuntamiento con sus maceros, la Junta de defensa y todo el pueblo.

En el trayecto de la estación a la Capitanía general, el Sr. Cobián fué vitoreado con grande entusiasmo.

Después estuvieron a cumplimentarle todas las autoridades y numerosas comisiones de las Corporaciones y Sociedades de la localidad.

Hoy ha comenzado el Ministro su visita al Arsenal y de las grandes esperanzas que tiene en el buen resultado de ésta, así como de sus excelentes propósitos en favor de la Armada, dan idea las siguientes declaraciones que ha hecho en San Fernando al corresponsal de *La Correspondencia*:

Habla el corresponsal: «...me manifestó el Ministro que venía a la Carraca, é iría a los demás arsenales, con objeto de estudiar la manera de corregir defectos antiguos, pues su propósito es conseguir que los arsenales trabajen con método y sujetos a un plan, con objeto de que produzcan obras útiles.

Tengo la seguridad—siguió diciéndome—que cuando el país vea esto, irá dando cuantos recursos sean necesarios para que España tenga la Marina que necesita.

No es obra de un día lo que me propongo—prosiguió el Ministro;—pero haré lo que sea preciso para realizarla.

MARINOS ILUSTRES

El Teniente general

DON JOSÉ DE ROJAS Y RECAÑO

CONDE DE CASA-ROJAS

1702 a 1794.

Nació en Cádiz el 19 de Marzo de 1702, fueron sus padres D. Nicolás Ignacio de Rojas y doña Julia María Recaño; aficionado desde su niñez a la Marina, sentó plaza en el Departamento de Cádiz el 14 de Enero de 1721 como Guardia-marina, obteniendo los demás empleos de la carrera en las siguientes fechas, según puede verse en su hoja de servicios.

Alférez de fragata en 1.º de Octubre de 1728, Alférez de navío el 8 de Octubre de 1732, Teniente de fragata el 23 de Agosto de 1740, Teniente de navío el 30 de Julio de 1741, Capitán de fragata el 17 de Junio de 1747, Jefe de Escuadra el 29 de Junio de 1769 y Teniente general el 24 de Abril de 1779.

Entre los servicios que ha prestado a su Patria y a la Marina, figurarán éstos:

Embarcado en la Escuadra de D. Rodrigo de Torres en 1727, se halló en cruceros por el Canal de la Mancha y allí apresó cinco buques mercantes ingleses.

Pasó luego a la América Septentrional con la flota de Indias a cargo del Teniente general Marqués de Mary y regresó con caudales al puerto de Cádiz el 18 de Agosto de 1730.

Embarcado en la Escuadra del Teniente general D. Francisco Cornejo, el 15 de Junio de 1732 salió de Alicante con una expedición de tropas para la reconquista de Orán, lo que se consiguió después de reñidos combates.

El 4 de Diciembre de 1733 salió para Italia con la Escuadra del mando del Teniente general Conde de Clavijo, conduciendo tropas de transporte, y al año siguiente regresó a Cádiz, en la División del Jefe de Escuadra D. Gabriel de Alderete, apresando en la travesía un jabeque argelino de diez y seis cañones.

En diferentes navíos y fragatas siguió navegando por el Mediterráneo y el Océano y también hizo un viaje redondo a Buenos Aires.

En 1747 era segundo Comandante del navío *Glorioso* que mandaba D. Pedro Mesía de la Cerda (después Marqués de la Vega de Armijo), salió para América y al regresar a España procedente de Veracruz con caudales, sostuvo contra los ingleses cinco reñidos combates; el primero contra dos navíos de guerra, el segundo contra otro, una fragata y un paquebot, el tercero, después de haber dejado con felicidad el tesoro en Corubión, con dos fragatas, sobre el Cabo de Finisterre y evadiéndose de la Escuadra inglesa que lo perseguía, corriendo para el Sur la costa de Galicia y Portugal, sostuvo el cuarto con un navío de sesenta que se voló en la refriega y el quinto contra un navío de tres puentes y dos fragatas, a cuyas fuerzas superiores se rindió, estando a la vista del Cabo de San Vicente, hallándose el *Glorioso* completamente desmantelado y con las dos terceras partes de su tripulación de baja entre muertos y heridos. D. José Rojas se contó entre éstos últimos con una grave herida.

Como Capitán de navío tuvo varios mandos y entre otros el del navío *Rayo* en el que trasportó de Italia a España a la Reina María Luisa.

Ascendido a Jefe de escuadra, tuvo el mando interino del Departamento de Cartagena y en propiedad el 22 de Noviembre de 1775.

Por Real título expedido en San Lorenzo de El Escorial el 14 de Noviembre de 1783, se le nombró Capitán General del Departamento con igual sueldo que los Capitanes Generales de Distrito, y uniéndolo a su cargo el de Gobernador militar de Cartagena, siendo el primero en que se reunieran ambos cargos militar y marítimo.

En 11 de Junio de 1790 dimitió los cargos de Capitán General y Gobernador, pero al serle admitida la renuncia por el Rey, se le dejó el sueldo y honores, entregando ambos mandos el 17 de Abril.

Con fecha 24 de Junio de 1790, se le concedió merced de título de Castilla con la denominación de Conde de Casa Rojas para sí, sus hijos y sucesores; y también la de Vizconde de Recaño; ya era caballero profeso en la orden de Santiago. Desempeñó después el gobierno y Capitanía general de los antiguos reinos de Valencia y Murcia. Próximo a cumplir los noventa años, pidió al Rey la renuncia de sus empleos, pero sólo se le consideró como retirado. Falleció en Cartagena el 7 de Octubre de 1794 a los noventa y tres años de edad y setenta y tres de servicios; dejando en la Marina de guerra fama de entendido, leal, pundonoroso y valiente, que han hecho que se le recuerde con mucho encomio en la Marina de guerra, donde prestó tan buenos y brillantes servicios.

Maanel Diaz y Rodriguez.

Madrid 24 de Agosto 1903.

Los puertos del porvenir.

Un distinguido ingeniero americano, M. Elmer L. Corbell, ha formulado un cuadro de las principales características de los buques de vapor en el pasado, y ha deducido las características «probables» de aquél a cincuenta años.

Su procedimiento consiste en establecer gráficas y en prolongar las curvas respecto a su marcha general. Ese cuadro ha sido hecho para cada período, tomando el término medio de los veinte mayores barcos.

El examen de dicho cuadro expresa que en 1923, esto es, dentro de veinte años, los grandes

vapores tendrán verosímelmente un calado de 9,40 metros. Si se les quiere atribuir una reserva de un metro bajo la quilla, la entrada de un puerto deberá tener, en consecuencia, 10,40 metros, y el puerto mismo debe tener una profundidad mínima de 9,75 metros.

Por otra parte, sería prudente fundar los muelles de modo que permitan dragajes ulteriores, y reservas en los pasajes de entrada una longitud que permita la evolución de grandes buques, ó sea unos 300 metros.

Del propio modo, en lo que afecta á las formas de carena, las puestas de las esclusas, etc., será prudente, si no se quiere estar en condiciones más que para un cuarto de siglo, prever longitudes de 250 metros, anchuras de cerca de 30 y profundidades de 10 metros.

Se ha objetado que las dimensiones de los barcos se iban á limitar para pasar el Canal de Suez; pero no hay que olvidar que su profundidad se ha aumentado desde 7,92 metros á 8,68, que muy pronto será de 9 metros.

No es oportuno creer que los barcos muy grandes sólo encontrarán un número limitado de puertos donde poder entrar; y por el contrario, se puede esperar que no tardando mucho habrá más de cien puertos con una profundidad de 10 metros.

EL CRIMEN DE CARTAGENA

CONSEJO DE GUERRA

En el cuartel del Arsenal de Cartagena celebróse ayer mañana el Consejo de guerra para ver y fallar la causa seguida en juicio sumarísimo por asesinato del Comandante de Artillería de la Armada, don José Armario, contra el tercer Condestable José López Guzmán.

Formaban el Tribunal el Capitán de navío D. Ramón López Cepeda, y los tenientes de navío Lasala, Saavedra, Reino y Maudion.

Al lado del Tribunal tomaron asiento, Vocales sustitutos, el Capitán de Artillería de la Armada, Sr. Afoga, y los de Infantería de Marina, Sres. Rodríguez Nadeles y Minguéz.

Como asesor asistió el Sr. Navarro, del Cuerpo Jurídico de la Armada.

El reo estuvo muy abatido durante toda la vista.

Leídas por el juez instructor Sr. Lacalle las diligencias sumariales, prestan declaración varios compañeros del reo, manifestando que éste era persona de buen carácter y un excelente amigo.

En su declaración, el condestable dijo que fué en busca del Sr. Armario para pedirle un anticipo de 25 pesetas.

El Sr. Armario se negó á su pretensión y le recibió mal. No recuerda ni se explica como consumó el crimen.

Los informes de la acusación y de la defensa fueron breves.

El fiscal Sr. Guzmán, calificó el hecho de asesinato, con todas las circunstancias agravantes, pidiendo se imponga á su autor la pena de muerte é indemnización de 5.000 pesetas á la viuda de la víctima.

D. Enrique Salgado, Capitán de Artillería, cumplió la difícil misión de la defensa, pidiendo piedad al Tribunal y solicitó para su defendido la pena de cadena perpetua.

El reo, dice entre sollozos. ¡No sabía lo que me hacía, no me dí cuenta de nada; estaba loco!

La vista duró unas tres horas.

El Ministro de la Gobernación y el gobernador civil recibieron ayer numerosos telegramas de Cartagena y Murcia, pidiéndoles que gestionasen el indulto del condestable López Guzmán, condenado ayer en la primera de dichas poblaciones á la última pena, por asesinato del Comandante Sr. Armario.

Las gestiones realizadas por los señores García Alix y Lacierva no han tenido éxito.

Consejo de Ministros.—No hay indulto. El jefe del Gobierno recibió esta mañana un telegrama del Capitán general del Departamento de Cartagena, en el que se le notificaba que el condestable José López Guzmán ha sido condenado á muerte.

El Sr. Villaverde reunió momentos después á los Ministros que se encuentran en Madrid para celebrar Consejo.

A éste, que no tuvo más de veinte minutos de duración, fueron llamados el Subsecretario de Marina, General La Puente y el Asesor del mismo Departamento señor Spottorno y después de estudiar todas las circunstancias que concurren en el delito y los precedentes que pudieron tener relación con el mismo, se acordó la denegación

del indulto y así se ha comunicado al Capitán general del Departamento de Cartagena.

En su consecuencia, mañana á primera hora se dará cumplimiento al terrible fallo del Consejo de guerra.

Información de Marina

Han sido nombrados: Comandante de la provincia marítima de la Coruña, el Capitán de navío D. Emilio Fiol y Montaner; segundo Comandante de la provincia marítima de Alicante, el Teniente de navío de primera clase D. Saturnino Montojó; secretario de la Comandancia general del Arsenal del Ferrol, al Capitán de fragata don Alonso Morgado y Pita de Veiga; Comandante de Marina de Cádiz, al Capitán de navío D. Leonardo Gómez Mendoza; ayudante personal del ingeniero inspector de primera clase de la Armada D. Gustavo Fernández, que ejerce destino en situación activa, al primer Teniente de Infantería de Marina D. Manuel López de Silva Redondo.

Se ha dispuesto que los Tenientes de navío D. José M. Cheriguini y D. Isidro Sáiz cesen en el cargo de Ayudantes personales del Comandante General de la Escuela de Instrucción y pasen destinados al Departamento de Cádiz á continuar sus servicios.

Ha sido nombrado Comandante del crucero *Infanta Isabel* el Capitán de fragata D. Oreste García de Paadín, en relevo del Jefe de igual empleo D. Alonso Morgada y Pita de Veiga, que cumple las condiciones de embarco para el ascenso en 15 del próximo mes de Septiembre.

El crucero *Princesa de Asturias*, que había recibido orden de marchar á Cádiz inmediatamente para llevar á Cartagena al Ministro de Marina, ha recibido orden de permanecer en Cartagena hasta nuevo aviso.

LETRAS AMERICANAS

ACEITUNA, UNA

Uno de los tres primeros olivos que se plantaron en el Perú (precisamente en Lima) fué reivindicado por un prójimo chileno, sobre el cual recajó, por el hurto, nada menos, que excomunicación mayor, recurso terrorífico merced al cual, años más tarde, restituyó la robada estaca, que, á orillas del Mapocho ú otro río, fuera la fundadora de un olivar famoso.

Cuando yo oía decir *aceituna, una*, pensaba que la frase no envolvía malicia ó significación, sino que era hija del diccionario de la rima ó de algún quidam que anduvo á caza de ecos y consonancias. Pero ahí verá usted que la erré de medio á medio, y que así que la frase como esta otra: *Aceituna, oro es una; la segunda plata; y la tercera mala*, son frases que tienen historia y razón de ser.

Siempre se ha dicho del hombre que cae generalmente en gracia ó que es simpático: *Este tiene la curia de las aceitunas*, frase de conceptual profunda; pues las aceitunas tienen la virtud de no gustar ni disgustar á medias, sino por entero.

Llegar á las *aceitanas*, era también otra locución con la que nuestros abuelos expresaban que había un presentimiento á los postres en un convite, ó presenciando sólo el final de una fiesta.

Aceituna zapatera, llamaban á la oleosa que ha perdido color y buen sabor y que, por falta de rigo, empieza á acorcharse. Así decían por la mujer hermosa, á quien los años ó los achaques empiezan á desmejorar. Está, hija, hecha una aceituna zapatera.

Probablemente los cofrades de San Crispín no consumían sino aceitunas de deshecho. Cuentan varios cronistas, y citaré entre ellos al padre Acosta, que es el que más á la memoria me viene, que á los principios, en los grandes banquetes y por mucho regalo y magnificencia se obsequiaba á cada comensal con una aceituna. El dueño del convite, como para disculpar una mezquindad que, en el fondo, era positivo lujo, pues la producción era escasa y carísima, solía decir á sus convidados: *Caballeros! aceituna, una*. Y así nació la frase.

Ya en 1565, y en la huerta de D. Antonio de Rivera, se vendían cuatro aceitunas por un real. Este precio permitía á un anfitrión ser rumboso, y desde ese año, fueron tres las aceitunas asignadas para cubierto.

Sea que opinasen que la buena crianza exige tanto, él amontonaba riquezas y se hacía cada vez más cèlebre. Pero no pudo curar al hijo del rey, y este fué el pretexto para perseguirlo. Púsose á precio su cabeza, más logró escapar, aunque perdiendo todos sus bienes. Mi madre y yo huímos con él, refugiándonos entre los beduinos, con los cuales vivimos algunos años. Allí me acostumbré á marchas rápidas, á ataques fieros y salvajes, á victorias y derrotas, y hasta ví algunas veces matar á los hombres sin piedad ni misericordia. Pero los beduinos no pagaban bien los servicios de mi padre, cuyo ídolo era el oro. Averiguó que el rey había muerto, y regresó al Cairo para practicar de nuevo la medicina. Se hizo otra vez rico, hasta que su fortuna escitó la codicia del nuevo rey, pero en esta ocasión tuvo á tiempo noticias de las intenciones del gobernante y consiguió fugarse con una parte de sus riquezas y ganar la costa de España, pero no logró conservar su dinero. Antes de venir á este país se lo robaron casi todo, y desde hace tres años está ahorrando de nuevo. Hemos vivido un año en Middleburgo, y finalmente nos hemos trasladado á esta casita. Tal es la historia de mi vida, Felipe.

—¿Y continúa todavía siendo mahometano su padre de usted, Amina?

—No lo sé. Me parece que no cree en nada, al menos no me ha enseñado religión alguna. Su Dios es el oro.

no consumir toda la ración del plato, ó que el dueño de la casa dijera agradeciendo el elogio que de las oleosas decíanle: *Aceituna, oro es una; dos son plata, y la tercera mala*, ello es que la conclusión de la frase daba en qué cavilar á muchos cristianos que, después de masticar la primera y segunda aceituna, no se atrevían con la última, que eso habría equivalido á suicidarse sabiéndose. Si la tercera mata, dejémosla estar en el platillo y que la coma su abuela la tarta.

Andando los tiempos vinieron las de *no Cerezo*, el famoso aceitunero de Abajo el Puente, un vejeterorio que, á los sesenta años de edad, dió pie para que las sacasen esta ingeniosa y epigramática redondilla, que tiene toda la intencionada malicia del *calembourg* francés:

Dicen por ahí que Cerezo tiene en cinta á su mujer: digo que no puede ser, porque no puede ser *ser*.

Como iba diciendo, en los tiempos de Cerezo era la aceituna inseparable compañera de la copa de aguardiente; y todo buen peruano hacía ascas á la cerveza, que para amarguras bastaban las propias. De ahí la frase que se usaba en los días de San Martín y Bolívar, para invitar á tomar las *once* (hoy se dice *lunch*, en gringo): Señores, vamos á remojar una aceituna?

¿Y por qué preguntará alguno—llamaban los antiguos *las once* al acto de echar, después del mediodía, un remiendo al estómago? ¿Por qué?

Once las letras son del *aguardiente*, ya lo sabe el curioso impertinente. Gracias á Dios que hoy nadie nos ofrece ración tasada, y que ogaño nos atracamos de aceitunas sin que nos asusten frases. ¡Lo que va de tiempo á tiempo!

Hoy también se dice: *Aceituna, una; mas si es buena, una docena*.

Lima. Ricardo Palma.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Banquete á Gasset.

San Sebastián 24. El Sr. Gasset será obsequiado esta noche por los Ingenieros con un banquete en el Casino. El Rey le había invitado á almorzar; pero el Ministro no pudo aceptar creyendo que el banquete aludido sería al medio día.

Roosevelt y Estrada Palma.

Nueva York 24. El Presidente Roosevelt ha enviado una carta autógrafa al Presidente de la República cubana, Estrada Palma, haciendo grandes elogios del Senado, el pueblo de Cuba y el Presidente de la República, con motivo de la aprobación por el Senado cubano de los tratados que arreglen de modo definitivo las relaciones de aquel país con los Estados Unidos.

Otra vez los Humbert.

Paris 24. El diputado Jorge Berry ha anunciado al ministro de Justicia Sr. Valle su propósito de interponerle, en cuanto el Parlamento reanude sus tareas, sobre las afirmaciones del abogado Labori, respecto á que el expediente Humbert contiene pruebas de la complicidad de varios personajes políticos.

El Sr. Berry pedirá el nombramiento de una comisión parlamentaria, encargada de examinar todos los documentos del proceso.

Un incendio.

Habana 25. Se ha declarado un violento incendio en la fábrica de tabacos de Susigny, propiedad del Sr. americano.

Las pérdidas se calculan en medio millón de dólares.

Pasados á cuchillo.

Sofía 25. Viajeros procedentes de Andranópolis dicen que los musulmanes han pasado á cuchillo el domingo último en aquella ciudad á numerosos cristianos.

Los funerales de Salisbury.

Londres 25. Los funerales oficiales del marqués de Salisbury se verificarán el lunes próximo.

Desde Málaga.

Agosto 24.

El pailebot *Carmen de Sala* ha zarpado para Barcelona, cargado de vino.

La balandra *José Cubero* ha salido en lastre para Mazagán.

El laúd *San Vicente* ha sido despachado para Altea con trigo.

El *Ciudad de Almuñecar* lo ha sido para Almuñecar y la palanca goleta *Europa* con ladrillos para Gibraltar.

El pailebot *Odilio Costa* ha llegado con madera de Viana de Castello (Portugal).

De Gibraltar na llegado con alpiste la balandra *Jenny* y el bergantín goleta de 174 toneladas *Pedro Matute* de Barcelona.

El laúd *San Francisco de Paula* ha llegado de Estepona con azúcar.

Ayer por la tarde llegó de Algeciras y después de larga ausencia, el cañonero *Martin Alonso Pinzón* que no permanecerá mucho tiempo en nuestro puerto, pues tiene que salir en breve para Alicante, con objeto de asistir á las regatas que se van á verificar en aquella población.

A bordo del vapor *Lisbón* han llegado de Londres y Gibraltar 10 pasajeros, y 6 en el *James Haynes*, de Ceuta.

Movimiento de buques en el día de ayer. Entrados.—Vapor inglés *Lisbón*, de Londres y Gibraltar; ídem íd. *James Haynes*, de Ceuta; pailebot portugués *Odilio Costa*, de Viana de Castello; laúd español *San Francisco de Paula*, de Estepona; balandra ídem *Jenny*, de Gibraltar; bergantín goleta *Pedro Matute*, de Barcelona.

Despachados.—Palanca goleta española *Europa*, para Gibraltar; laúd ídem *San Vicente*, para Altea; ídem *Ciudad de Almuñecar*, para Almuñecar; balandra ídem *José Cubero*, para Mazagán; pailebot ídem *Carmen de Sala*, para Barcelona.

El bergantín goleta *Viana Cárdenas* llegó de Gibraltar en lastre.

El torpedero inglés *Nim. 90* ha sido despachado para Gibraltar, para donde saldrá en breve conduciendo á los oficiales de aquella guarnición que vinieron á bordo á presenciar las carreras de caballos celebradas en nuestro hipódromo.

CUENTO

LAS DOS POSADAS

Regresaba yo de Nimes, una tarde de Julio. Hacía un calor aplastante. Hasta donde alcanzaba la vista, el blanco camino abrasado se extendía lleno de polvo poente huertos de olivos y encinas chaparras, bajo un ancho sol de plata mate que bañaba de luz todo el cielo.

Ni una mancha de sombra, ni un soplo de viento. Nada más que la vibración del aire cálido y el estridente cantar de las cigarras, música loca, ensordecedora, de compás precipitado, que parecía la sonoridad misma de la inmensa vibración luminosa... Dos horas llevaba caminando en pleno desierto, cuando de pronto destacóse ante mí entre el polvo del camino un grupo de casas blancas. Era el llamado relevo de San Vicente. Cinco ó seis *masías*, largos edificios con techumbre roja, un abrevadero sin agua entre un ramillete de higueras raquílicas, y al final de todo, dos grandes posadas frente por frente, á uno y otro lado de la carretera.

La proximidad de esas posadas tenía algo de chocante. A un lado, un gran edificio nuevo, lleno de vida y animación, con todas las puertas de par en par, la diligencia parada delante, desenganchando los caballos que echaban humo, los viajeros pie á tierra, bebiendo á toda prisa al amparo de la estrecha sombra de las paredes; el patio atestado de mulas y carretas; carreteros tumbados bajo los cobertizos, esperando la *fresca*. Dentro, gritos, juramentos, puñetazos en las mesas, choque de vasos, estrépito de billares, tapones de limonada que saltaban, y dominando todo ese tumulto, una voz alegre, estruendosa, que cantaba hasta hacer temblar los vidrios:

—Levántase á la aurora la bella Margotín; con cántaro de plata Por agua se marchó...

La posada de enfrente, por el contrario, estaba en silencio y como abandonada. Hierba en el zaguán, postigos rotos, en la puerta una rama de acebo seca colgando como un penacho viejo, los escalones del umbral apuntalados con piedras del camino... Todo ello tan pobre y lastimero, que, verdaderamente, era obra de caridad pararse allí á echar un trago.

Al entrar encontré una larga sala desierta y tétrica, más tétrica y desierta aún por la deslumbradora claridad de tres grandes ventanas sin cortinas. Algunas mesas cojas donde había vasos tirados y deslucidos por el polvo, una rota mesa de billar que tenía sus cuatro tromeras como artesas, un diván amarillo, un mostrador viejo, dormían allí

minaron los cadáveres y dos de ellos fueron reconocidos é identificados. El burgo-maestre mandó trasladarlos, y Felipe y el médico quedaron en libertad, pues no resultaba nada contra ellos. No necesitamos referir la conversación que tuvieron después con Amina; bastante es decir que Poots quedó convencido por los argumentos empleados por su hija y por Felipe, si bien es verdad que el que le hizo más fuerza fué el de no pagar alquiler. Buscóse un carruaje para mudar los trastos y medicamentos, y aquella tarde ya estaban conducidos casi todos los muebles. Sin embargo, hasta que oscureció no se transportó la pesada arca del médico, que fué escoltada por el mismo Felipe. Amina y su padre marchaban también al lado del carro, y como debe suponer el lector, ya era muy avanzada la noche cuando todo estuvo arreglado y cada cual pudo retirarse á descansar.

CAPÍTULO VI.

—Esta es, pues, la sala que ha estado sin abrirse tantos años, dijo Amina entrando en ella á la mañana siguiente, mucho antes que Felipe se hubiera despertado del profundo sueño que le produjeron las fatigas de la noche anterior. Sí, indudablemente tiene el aspecto de haber estado cerrada largo tiempo. La joven miró á su alrededor y examinó los muebles: las jau-

entre un calor malsano, pesado. Pues ¡y moscas! Moscas! En mi vida he visto tantas, en el techo, pegadas á los vidrios, en los vasos, por enjambres. Al abrir la puerta hubo un zumbido, un batir de alas, como si entrase en una colmena.

En el fondo de la sala, en el marco de una ventana, había una mujer de pie ante los vidrios, ocupadísima en mirar afuera. La llamé dos veces:

—¿Qué se le ofrece á usted?—me preguntó, enjugándose los ojos.

—Sentarme un momento y beber cualquier cosa...

Mirábame muy absorta, sin moverse de su sitio como si no comprendiera.

—¿No es una posada esto? La mujer suspiró, contestando:

—Sí, señor... es una posada, si usted no lo toma á mal. Pero ¿por qué no va usted ahí enfrente como los demás? Es mucho más alegre...

—Demasiado alegre para mí... Prefiero permanecer en el establecimiento de usted.

Y sin aguardar su respuesta, me instalé delante de una mesa.

Cuando estubo bien segura de que hablaba de formalidad, la mesonera se puso á ir y venir con aire muy ocupado abriendo cajones, removiendo botellas, enjugando vasos, quitando las moscas... Comprendíase que era todo un acontecimiento el tener un viajero á quien servir. A veces se paraba la infeliz, echándose las manos á la cabeza como si desesperase de poder cumplir.

Luego pasaba á la pieza del fondo; ofala yo mover grandes llaves, dar vueltas á las cerraduras, registrar en el arca del pan, soplar, limpiar con los zorros, lavar los platos. De vez en cuando, un hondo suspiro, un sollozo ahogado...

Después de un cuarto de hora de este trabajo, me puse delante un plato con uvas pasas, un pan viejo de Beauce más duro que la piedra, y una botella de ese vinillo infimo que se llama aguapié.

—Está usted servido—dijo la extraña criatura; y volvió á tomar á escape su sitio detrás de la ventana.

Mientras bebía, pretendí hacerla hablar. —Aquí no viene mucha concurrencia; ¿no es así buena mujer?

—¡Oh! No señor; nunca entra un alma... Cuando gramos solos en la comarca, era diferente; teníamos el relevo de caballos, comidas de caza durante el tiempo de las aves marinas, carros, todo el año...

Pero desde que han venido á establecerse los vecinos, lo hemos perdido todo... A la gente le gusta más ir enfrente. Nuestra casa la encuentran demasiado triste... El hecho es que el establecimiento no es muy agradable. Yo no soy guapa, tengo tercianas, mis dos hijas han muerto... Ahí enfrente se es muy distinto: siempre hay risa. Una artesana es quien sostiene la posada, una mujer guapetona, con encajes y cadena de oro de tres vueltas al cuello. El mayoral, que es amante suyo, le trae la diligencia. Además, cuenta con un montón de pindongos por camareras... ¡Así tiene de parroquianos! Tiene por suya toda la juventud de Bezonces, de Redessan, de Jonquières. Los ordinarios dan un paseó por parar en su casa... Y yo me estoy aquí todo el santo día consumiéndome sin nadie.

Decía todo esto con voz distraída, con indiferencia, con la frente siempre apoyada en los vidrios. Era claro que algo la preocupaba en la otra posada.

De pronto hubo gran movimiento al otro lado de la carretera. La diligencia se zangoteaba entre el polvo. Ofanse latigazos, toques del cuerno del zagal y las mozas de la posada asomadas en la puerta, gritando:

—*Adinsias, adinsias!* (Adiós, adiós).

Y por encima de todo sobresalía al vozarrón de antea, cantando á más y mejor:

—Con cántaro de plata Por agua se marchó; Tres caballeros llegan, Con lanza y con trocón...

Al oír aquella voz, la posadera tembló con todo su cuerpo; y, dirigiéndose hacia mí, me dijo en voz baja:

—¿Oye usted? Es mi marido... ¿No es verdad que canta bien? La miré atónito.

EL BUQUE FANTASMA

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA

POR D. F. J.

do de un buque mercante; fué hecho prisionero por los moros, y vendido como esclavo á un hakim, ó médico de su nación. Viéndolo tan despejado, el moro lo dedicó á ayudante suyo, y bajo la dirección de aquel hombre aprendió la medicina. Pocos años después sabía tanto como su maestro; pero como era esclavo no podía trabajar para sí. Usted conoce la avaricia excesiva de mi padre. Ansiando llegar á ser tan rico como su amo, y obtener la libertad, abrazó la religión de Mahoma, y de este modo consiguió ser libre y ejercer su profesión por cuenta propia. Se casó con una joven árabe, hija de un jefe á quien había salvado la vida y se estableció en el país. Yo fui el fruto de ese matrimonio; mientras

—¿Y el de usted? —El mío es el creador de este hermoso mundo y de todo lo que contiene, el Dios de la naturaleza, llámesele como quiera. Esto es lo que yo creo, y supongo que todas las religiones son senderos, más ó menos largos, que conducen al cielo. La de usted es la cristiana, Felipe; ¿es esa la verdadera? Pero cada cual cree que la suya es la mejor, por mala que sea. —La mía es la única verdadera, Amina. Si yo pudiera revelar... ¡Tengo tan terribles pruebas! —Si vuestra religión es la mejor, es deber de usted decir esas pruebas. Pues qué, está usted ligado por alguna obligación solemnemente para no revelarlas? —No; y sin embargo, es lo mismo que si estuviera. Pero oigo voces, deben ser su padre de usted y las autoridades; voy á recibirlos. Felipe bajó las escaleras y Amina le siguió con la vista hasta que hubo desaparecido. —¿Será posible! dijo ella, apartando con la mano los cabellos que caían sobre su blanca frente. Creo que compartiría con él sus sufrimientos, peligros y hasta la muerte, más bien que la dicha y la felicidad con otro. Procuraré conseguirlo. Esta noche se trasladará mi padre á su casa y lo prepararé todo. Las autoridades oyeron las declaraciones de Felipe y de Mynheer Poots, exa-

las le llamaron la atención.—¡Pobres animalitos! dijo, y ¿sería aquí donde se apareció el padre á la madre? Bien puede haber sucedido así, puesto que Felipe asegura que tiene tantas pruebas. ¿Por qué no había de aparecerse? Si Vanderdecken hubiera muerto, yo me alegraría mucho de ver su espíritu; esto al menos sería algo. ¿Pero qué estás diciendo, traidores labios, que así descubrir mis secretos? La mesa está colocada, hay además una costura con todos los utensilios de labor esparcidos por el suelo; esto parece debido al temor de la madre que tal vez lo motivara algún ratón. Sin embargo, tiene á mi entender cierta solemnidad el simple hecho de no haber atravesado esta puerta un ser viviente por espacio de tantos años. Hasta esa mesa derribada, que nada tiene de particular, impresiona la imaginación. No me maravilla que Felipe crea tan terrible el secreto que encierra esta sala; pero no debe permanecer así, es necesario hablarla. Amina, que estaba acostumbrada á cuidar á su padre, y que además era muy entendida en el manejo de la casa, empezó en el acto su tarea. Barrío toda la habitación y limpió los muebles uno por uno. El polvo y las telarañas desaparecieron y la mesa y el sofá fueron colocados en el centro de la estancia. Quitó además las jaulas y cuando aquel trabajo de limpieza estuvo termina-

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HACER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

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

Agujas, algodones, piezas, composturas.

BARCELONA, Carmen, 34.

ELECTRICIDAD

Fonógrafos
y
GRAMOFONOS

UREÑA

Barquillo, 14 y Saucó, 1.

Madrid

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

No comprar sin pedir precios a

UREÑA

SE HAGEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

ACCIONES NAVALES

MODERNAS

(1855-1900)

COMPENDIO HISTÓRICO CON 18 PLANOS

POR

JAVIER DE SALAS

Teniente de navío.

PRECIO: 10 pesetas.

Los pedidos a la Administración de este periódico.

A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

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

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

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

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

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

Representante:

Carlos Hinderer Génova, 6.—MADRID

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE 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.

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

RECARTE HIJO

ALMACENISTA

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

Casa fundada en 1836.

PRECIO FIJO.—TELÉFONO 1.202.



CIENCIAS.—Instrumentos de precisión, Topografía, Geodesia, Óptica y Electricidad; de Matemáticas, Física y Química, Minería, Guerra, Marina, etc., etc. Efectos y útiles para Delineación, Dibujo, Acuarela, Grabado y reproducciones de toda clase de trabajo en papeles al ferropunado y sensibilizados, de las primeras marcas de Europa. Gran surtido en toda clase de objetos de escritorio y efectos de campaña. Especialidad en gemelos militares, según el último sistema de Alemania, con su Telémetro y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y bombas para agotamientos. Escafandras y trajes completos para Buzos. Microscopios de todas clases, balanzas de precisión y corrientes, y todo cuanto se relaciona con los gabinetes de física, química y cuanto tiene relación con las ciencias exactas. Libros que tratan de estas materias. Planchas de zinc y cobre para fotogramas. Trabajos de litografía e imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias a la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; a la de Salmoiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, a la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, a la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, a la de Kahn, ambas de Alemania.

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

Artículo decorativo de gran utilidad, conocido en España desde el año 1890, ha sido importado exclusivamente por esta casa.

Para el decorado de techos sustituye ventosamente a la esmalta, pintura, etc., etc.

Para frisos, cornisuras, etc., etc. Desfachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera o el linóleo.

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

En peso, no se abre y se coloca con gran rapidez.

Interesa sea conocido por las personas de buen gusto, en la seguridad de que sus condiciones económicas y de estética hacen que sea preferido para el decorado de lujo.

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

22. Arrenal, 22. Teléfono, 261.

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Nuevo Motor „Benz“ a gas pobre desde 4 a 150 caballos.—Aplicable a todas las industrias.

Consumo por caballo-hora: 1 a 3 centimos.

La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ“ a gas común, a gasolina y a alcohol.

Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Pineda, 63, Madrid.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALDÁN, 3, MADRID

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

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipuzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskneals y Eynstord.

LÓPEZ & MORALES

VINOS Y COGNAC
JEREZ

Influencia del poder naval en la Historia

POR

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

y D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.
Forma un volumen en 4.ª de 720 páginas.

PRECIO: 12.50 PESETAS

ACADEMIA PREPARATORIA PARA CARRERAS MILITARES

dirigida por D. Tadeo Bardaxi con la cooperación de D. Luis Lambea, coronel inf.ª y los condes de dicha arma D. Manuel Borja y D. José Lambea, prois. que han sido ambos de la Acad.ª Inf.ª y de la General Militar. Regtos. San Lucas, 6. Madrid.

Recomendamos

la gran casa de huéspedes establecida en la calle de Mesonero Romanos, núm. 36, 3.ª, donde encontrarán, todos los que a ella acudan, inmejorable asistencia y cómodo alojamiento a precios sumamente económicos.

Postales

La Comisión Ejecutiva de la Junta

DE

Fomento Naval

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

Los pedidos a la Administración de este periódico.

A LA BELLE FERMIERE

CASA G. OLIVERA

(Hijo mayor).

25, Qual Pont-Mayou.-Bayona.

Fábrica de cortes y tejidos modernos. Impermeables superiores a 29, 39, 49 y 59 francos. Garantizados de impermeabilidad y tinte.

PAPELERIA

Objetos de escritorio

de Eugenio ALONSO.

22, CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 22.

ARTICULOS PARA OFICINAS

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

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

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

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

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

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

LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

LINEA DE TANGER.—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de 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 puede asegurar las mercancías en sus buques.

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

LA CONSTRUCTORA ELECTRO-INDUSTRIAL

Fábrica del mejor limitador de corrientes de „San Gabriel.“

Se mandan catálogos a quien lo solicite.

Se hacen instalaciones de alumbrado por electricidad, a precios económicos. Se encarga, por un precio convencional, de la conservación de arcos voltaicos. Se hacen reparaciones de toda clase de máquinas de escribir, motores, máquinas y aparatos de electricidad, aparatos de precisión, telefonía y telegrafía, electroterapia, timbres y automóviles, todo a precios reducidísimos.

TALLERES: Corredera baja, 20.

BANCO VITALICIO DE ESPAÑA SEGUROS VIDA Y ACCIDENTES

| | |
|---|----------------------|
| Capital social | 15.000.000 |
| Reservas | 14.780.951,34 |
| Capitales asegurados desde la fundación de la Compañía hasta 31 de Diciembre de 1901. | |
| Por seguros vida | Ptas. 269.174.713,38 |
| Idem id., accidentes | 86.227.103 |
| Total | 355.401.816,38 |

Pagado a los asegurados hasta igual fecha: 21.602.891,99

Esta Sociedad se dedica a constituir capitales para la formación de dotes, reducciones de quintas y demás combinaciones análogas, seguros de capitales pagaderos a la muerte del asegurado y compra de usufructos y nudas propiedades.

Se dedica además al seguro contra accidentes, garantizando las responsabilidades de la ley sobre accidentes del trabajo. Representaciones en toda España.