

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.836.

Redacción y Administración,

Madrid 13 de Noviembre de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

TRANSFORMACION POLITICA

Los que opinan que el régimen constitucional sólo es aplicable a los países comerciales e industriales, en los que la política ventila la armonía y desarrollo de grandes intereses materiales, que son los que constituyen su esencia y su finalidad, tienen un buen ejemplo para apoyar su tesis en España, donde el régimen constitucional es una completa mixtura, induciblemente por no poder fundamentarse ni regularse la política en los intereses materiales del país, cuyo desarrollo, por el contrario, está contenido por ella, pues sólo se mueve a impulsos ideológicos en unos casos y con fines bastardos y mezquinos en otros.

La falta de independencia en cuantos forman la mayoría de la masa de la Nación y su falta de cultura, da por resultados convencionalismos tanto más demercedores, cuanto que los hombres que mereced a ellos escalan los poderes públicos, son los primeros en dar fuerza a tal estado artificial de gobernación nacional, desacreditando un sistema que practicado así, es imposible que pueda promover el adelantamiento en ningún sentido del país.

Mereced a estos procedimientos consentidos por la incultura y pobreza de la nación, se perpetúa en ésta el atraso y se mantiene por completo divorciada de sus gobernantes, que se forjan a su sabor un país ficticio en la ficción del régimen constitucional en que se mueven.

Pero como la salud de España exige, por el contrario, una rectificación completa en la forma de la dirección del país, como es imprescindible una política diversa que se manifieste por ideas y actos en una administración pródiga y útil que imponga el imperio de la justicia, desarrolle los intereses materiales y tienda a la defensa de la Patria de un modo positivo, haciéndola respetada en el concierto europeo, se impone un cambio trascendental en el modo de entender el régimen porque nos gobernamos.

Porque a pesar de su pasividad, los sufrimientos del país se van exacerbando de tal modo que cada vez se va haciendo más difícil que pueda tolerar que se persevere en el engaño político y se haga caso omiso de cuanto afecta a su bienestar, progreso y respetabilidad, porque así convenga a otros intereses que por mucho que signifiquen nada son puestos en contradicción con los de la Patria.

Todos en España están conformes que una dirección del país en tal forma no puede continuar, que se impone un cambio trascendental, tanto más necesario cuanto que nos hallamos en el momento crítico de renovación imprescindible para poder continuar nuestra Historia.

ECOS NAVALES

Submarinos.

El submarino como arma ofensiva, más bien que de defensa, está ahora siendo objeto de la crítica tanto de los escritores y constructores, como de los ingenieros e inventores.

Los alemanes han adoptado un nuevo tipo de submarinos, el cual se dice que ha sido ideado por un ingeniero naval español, del cual se esperan grandes sorpresas, por sus muchas ventajas sobre todos los que existen.

Un ingeniero naval ruso llamado Babouy ha construido un submarino, el cual recientemente ha hecho sus pruebas en Kronstadt, con satisfactorios resultados y se dice también que ha hecho un viaje de 100 millas en el corto espacio de tiempo de 36 horas (?), lo cual parece indicar un adelanto muy significativo en el andar de esta nueva arma de combate.

El submarino francés *Korrigan*, se dice que ha entrado varias veces en el puerto de Bizerta sin ser visto, así como ha navegado una gran cantidad de millas, sin ser descubierto.

El Almirantazgo inglés ha pagado los derechos de patente de un submarino el cual tiene el mayor andar de los que hasta ahora se conocen, tanto construídos como los que aún están en proyecto. La Marina inglesa ha sido, como siempre, la última de las Marinas de las grandes potencias en decidirse para adoptar un tipo nuevo de este género de armas de combate, pero según *The Globe* de Londres, se puede afirmar que en el caso de que los sucesos fueren a la Gran Bretaña a dirimir cualquier contienda en un combate naval, seguramente esta Nación no se encontrará atrasada respecto a las demás naciones en cuanto a submarinos.

Luchas de las calderas inglesas y alemanas.

La carrera entre el *Medusa* y *Medea* que con tanto entusiasmo y expectación ha sido esperada en la Gran Bretaña, ha finalizado el 11 de Noviembre después de una regata

emocionante entre los dos cruceros del mismo tipo desde Gibraltar a Plymouth sujetos ambos buques a un régimen de calderas idéntico y con el mismo gasto de carbón.

El *Medea* está provisto de calderas Yawon y el *Medusa* con calderas Dürr, y según hemos anunciado a nuestros lectores, el Comité encargado de dictaminar el tipo de calderas que ha de ponerse en uso en aquella nación, juzgará por los resultados prácticos que se obtengan.

Ambos buques abandonaron a Gibraltar el viernes; el *Medusa* pronto aventajó en media milla a su compañero, y durante aquel día fué constantemente delante del *Medea*, ventaja que el sábado por la mañana llegó a ser de nueve millas, después se fué acortando gradualmente hasta las seis de la tarde del mismo día en que el *Medea* estaba sólo a una milla por la popa del *Medusa*, quedando en definitiva éste vencedor por tres minutos de adelanto al entrar en Plymouth.

La excitación durante el viaje en la cámara de calderas de ambos buques, entre los encargados de sostener los fuegos y la presión no es para describir, y sólo pueden darse cuenta de ella los hombres de mar avezados a esta clase de contiendas.

POLÍTICA

DIRECTORES DE ORQUESTA

El domingo habrá jefe. Eso dicen los liberales presumiendo que en la asamblea convocada por los prohombres del partido para pasado mañana, quedará resuelta la magna cuestión de jefatura.

Siguro es que se hará una dignificación, que surgirá un director de orquesta, que la asamblea hará un nombramiento, pero de eso a afirmar que habrá un jefe, hay mucha distancia.

Sólo es verdadero jefe el que tiene autoridad indiscutible, moral y material, caudal inagotable de experiencias y energías que no se otorgan ni se adquieren por un producto y resultado de la experiencia propia de los dilatados servicios.

El partido liberal carece de jefe porque no tiene quien sobresalga con sus facultades e iniciativas, como sobresalía el señor Sagasta. Los jefes no se eligen, surgen, se entienden, los verdaderos jefes.

A Sagasta y a Cánovas nadie los eligió; surgieron ellos por su propio valer y mérito; y en las agrupaciones políticas que tanto viven de la esperanza como del recato, las designaciones previas no pueden dar resultados provechosos.

Acaso la designación quite fuerza moral al elegido, porque le deja investido de atribuciones exteriores que en nada se parecen a la aureola del prestigio que casi glorifica al que la posee.

De cualquier modo, a lo que van los liberales en la asamblea del domingo es a salir de la situación ridícula, casi bafa en que se encuentran. Van a dejar de ser un organismo acéfalo, un rebaño sin pastor... y sin perro.

Tal vez las circunstancias sancionen éxitos y predominios ya iniciados, pero si así no fueran cómo se evitaría el peligro de una discordia interina, peor mil veces que la actual indeterminación?

Los conservadores se deshacen, pero los liberales no se reconstituyen. Al menos las señas son mortales; y así como muerto políticamente el Sr. Silvela se disputan su herencia tres adalides principales, dos de los cuales es forzoso que alcen bandera de discordia, del propio modo los tres primates del partido liberal se dividirán al ser elegido uno de ellos para jefe supremo del partido, formando lo que se llama rancho aparte los otros dos.

Por la derecha y por la izquierda la desorganización ofrece iguales caracteres, idénticas desventajas. Ni Villaverde en el campo conservador opositor a la jefatura de Maura, ni éste la de Villaverde, ni Romero Robledo la de ninguno de los dos.

Lo propio puede decirse en el campo liberal. Montero Ríos no soportará jamás a Vega Armijo, ni éste al ilustre canonista de Lourizán, y por su parte, tampoco Morot podrá resignarse a ser personaje de segunda fila, siendo de primera cualquiera de sus competidores.

Tienen, por consiguiente, mala solución esos problemas de jefatura, más difíciles de lo que se cree generalmente, porque, repetimos, las agrupaciones políticas no sólo viven de realidades sino también en gran parte, de ilusiones y aquí, por triste y doloroso que sea el reconocerlo, unas y otras aparecen envueltas en el más desconolador é inevitable pesimismo.

NAUFRAGOS

NUEVO APARATO DE SALVAMENTO

Hace pocos días han tenido lugar en el Havre, con excelente éxito, las experiencias de una bota de salvamento llamada de Carley.

Este aparato, muy sencillo y muy práctico, se compone de una bota propiamente dicha en forma de anillo elíptico constituida por un tubo de cobre, cubierto de corcho comprimido y dividido en compartimientos estancos. Una red de cuerdas muy fuertes va agregada por unas anillas a dicha bota y forma una boya, cuyo fondo es un piso de madera con claraboya.

Los naufragos se sientan en una verdadera barquilla, los pies sobre un aparato sólido en

el que su propio peso forma lastre, a un metro por debajo de la línea de flotación del aparato. Este no puede zozobrar porque el agua pasa a través de la red y la claraboya del fondo.

Se han verificado pruebas muy desisivas en toda clase de tiempos en los Estados Unidos e Inglaterra por virtud de las cuales la bota Carley ha sido adoptada por la Marina nacional de los Estados Unidos y las grandes Compañías de navegación, la Administración de Marina y las pesquerías del Canadá, así como los grandes clubs del yachting.

Dicho aparato, después de las pruebas, quedó depositado en el muelle de Orleans frente a la calle Fontanille.

A las diez de la mañana, en presencia de numerosa concurrencia, cuatro hombres le echaron en la dársena, flotando inmediatamente, siendo remolcada hasta el medio de la bahía.

Allí, diez y ocho prácticos que se encontraban en sus botes se arrojaron al agua, y nadando se dirigieron a la bota, pasando sin la menor dificultad a su interior, poniendo los pies en el piso de madera del fondo, quedando en perfecta seguridad.

Después, por medio de remos apropiados, se dirigieron hacia un fondeadero cerca del muelle, desde donde tomaron tierra con facilidad.—X.

FRUTA DEL TIEMPO

TOSES Y ESTORNUDOS

Por las mañanas en las iglesias y por las noches en los teatros, no predomina otra cosa que el monótono desconcerto de toses más ó menos estrepitosas.

Es el saludo al invierno, el himno de los reumáticos y catarrosos, formado con notas ora graves, ora agudas y que parecen contagiosas porque en cuanto una tos se inicia, veinte ó treinta la siguen inmediatamente.

De tanto toser hay muchas gentes que se quedan roncas, amaratadas y en el estado más lastimoso. La tos pertinaz, que otros llaman el canto de los físicos, tiene desarmonías implacables.

La tos que tantas víctimas ha enviado al cementerio, ha hecho ricos y poderosos a muchos fabricantes de pastillas, porque esa molestia produce tanta incomodidad al paciente, que por evitársela éste, ensaya, prueba y utiliza cuantos específicos se le ponen por delante.

De la tos a la ronquera, como de lo sublime a lo ridículo, no hay más que un paso, más fácil de franquear que el famoso de las Termópilas.

La afonía, es, si cabe, el complemento de la tos; por eso, una tos bronca, es uno de los tormentos mayores que cabe imaginar, no solo para quien la tiene, sino para quien la escucha.

La tos bronca, viene a ser el cañonazo laríngeo y a veces va también acompañado de proyectiles, ¡qué variedad de tonos y de timbres ofrece la tos bronca! Unas veces parece el pitido de un tren lejano que vislumbra el túnel que lo va a trazar, otras fuego gremado con piezas de tiro rápido en batalla ó combate más ó menos próximo.

Un artista ó un soñador pudiera encontrar en el desconcerto de las toses bronquiales cierto parecido con el descompasado rumor de las olas al estrellarse contra las rocas ó precipitarse sobre las rompientes.

Dicen los científicos que las toses y los estornudos son movimientos espontáneos (y no hay que dudar un punto), de que se vale la naturaleza para eliminar las falsas membranas; pero eso será en cuanto a la *estática*, pero flammóicamente consideradas esas manifestaciones patológicas, ¿quién duda que en ese caso de notas, en esa especie de anárquica explosión de sonidos, ora profundos y graves, ora leves y agudos, existen melindras ignoradas que el diapasón normal es incapaz de apreciar?

A lo mejor, en lo más culminante de un sermón, en un templo; en lo más interesante de un parlamento ó de un aria en el teatro; en lo más florido de un discurso en una asamblea, se oye resaca el toque de alarma que determinará inmediatamente el cañoneo general, ¡ciento pero continuo, y de las baterías humanas!

¿Quién no compadecerá a esos desventurados a quienes la edad, los achaques ó el reuma convierten en formidables piezas de artillería que interrumpen la placida tranquilidad de las multitudes congregadas para recreo del espíritu y mortificación de la materia, porque digase lo que se quiera, es poco grato interrumpir bruscamente esas delataciones semi-síquicas para dar lugar a los escopetazos que de improviso fraguan las dolencias laríngeo-nasales de los infelices a quienes la naturaleza pone en el triste trance de eliminar *expontáneamente* las falsas membranas.

¡Oh, si fuera posible eliminar tan fácilmente los falsos amigos, los falsos sentimientos, los falsos ídolos y finalmente las falsas reputaciones! Sería el más descomunal toseo, el más interminable estornudar, porque son tantos y tan variados los matices de la falsedad que la obra de su eliminación sino obra de romanos, sería por lo menos el cuento de la buena pipa, esto es, el cuento de nunca acabar.

Abel Imart.

Obra de redención.

El proyecto de ley del Ministro de la Gobernación, suprimiendo las expendedorías y tiendas cantinas en las explotaciones obreras y la regularización del pago de los salarios, responde a los clamores de la opinión, en el reciente conficto de los mineros de Bilbao.

Solamente por eso, aun cuando no realizara por completo las esperanzas de los obreros, habría que aplaudirlo, porque revela que el poder ejecutivo se preocupa del malestar de la clase obrera y procura remediarlo.

Cábenos a nosotros la satisfacción de conciencia de haber llevado nuestro grano de arena a esta obra de redención, pidiendo insistentemente desde estas columnas, que el Gobierno se apresurase a dar fuerza de ley a las aspiraciones del proletariado, cortando de raíz corruptelas antiguas, impopulares de estos tiempos y que además, eran incompatibles con la dignidad de la clase obrera.

Esas indicaciones han sido atendidas, y

aun cuando no nos lisonjemos con la idea de que hayan sido la palanca poderosa que removiese las grandes dificultades que entorpecían su realización, pues harto comprendemos que en tan satisfactorio resultado, habrán influido otras más poderosas y definidas fuerzas, no por eso hemos de dejar de reconocer su eficacia y su oportunidad.

Ninguna clase de lazos nos une con la situación y con el Gobierno, y por eso mismo, nuestro aplauso ha de ser más sincero y espontáneo. Si ese proyecto de ley no llegase a debida sazón, habría que desconfiar ya de la acción legislativa en pró de la redención de las sufridas y mal apreciadas clases trabajadoras.

Claro es, que ese proyecto de ley, habrá dejado muchos cabos sueltos sin atar, pero es un buen comienzo; está inspirado en móviles generosos y no puede despertar recelos ni enconos en la parte contraria, esto es, en los patronos, porque no ataca poco ni mucho al derecho ni a la propiedad.

Leyes de esta clase son las que hacen falta y si la iniciativa parlamentaria no se muestra siempre propicia a tender su mano protectora a los que padecen las injusticias de la tierra, sirva al menos de consuelo saber que los tiempos se van dulcificando y ofreciendo por sí mismo la solución, a las corruptelas y rutinas de un feudalismo que ya se desmorona y por sí mismo se deshace ante las avanzadas del progreso y la civilización.

Los obreros, perpetuos parias de la intolerancia social serán los primeros en apreciar, aplaudir y agradecer los beneficios inmensos que implica ese proyecto de ley, que es de desear se convierta pronto en precepto legislativo.

LA CUESTION TORRES CARTAS

En una controversia por comunicados, que en estos últimos días se viene sosteniendo desde las columnas de nuestro estimado colega *El Imparcial*, entre el Senador é Ingeniero de la Armada Sr. Luaces y el eximio escritor Sr. Pérez de Guzmán, con motivo de apreciaciones acerca del debatido asunto del Tribunal de honor que juzgó al Sr. Torres Cartas, se ha aludido muy directamente al Director de este Diario, quien desde un principio se declaró autor del artículo que motivó la formación de dicho Tribunal.

Y en este concepto, hemos de asegurar una vez más, que dicho artículo NO FUÉ ESCRITO POR EL SR. TORRES CARTAS, y que al aceptar su responsabilidad nuestro Director, no lo hizo *por salvar a aquél* ante el Tribunal de honor, sino para restablecer la verdad de los hechos.

Esto lo afirmamos categóricamente.

Desde el momento en que el Consejo Supremo de Guerra y Marina entiende en el asunto para juzgarlo en todo su desarrollo, y que se ha determinado por el Ministro de Marina una investigación acerca de los extremos a que el escrito se refería, entendemos que a nada conducen controversias y polémicas de carácter personal, en las que no puede menos de entrar por mucho el apasionamiento, que entenebrece más que ilumina esta clase de cuestiones.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

XIII

En los primeros tiempos de la conquista de España por los sectarios del Islam, todas a la mayor parte de las expediciones marítimas estuvieron circunscritas al Mediterráneo, ya por ser en este mar más fácil la navegación, ó bien por que las costas del Océano estuvieran naturalmente mejor resguardadas y por lo tanto no se hiciera necesaria en ellas la presencia de los buques de guerra.

Mohamed fué el primero que trató de verificar un desembarco en las costas del Océano con objeto de atacar a los cristianos más fácilmente por esta parte, y al efecto dispuso una escuadra que al mando del Almirante Walf-ben-abdelamin-bai-Gamin, llegó con toda felicidad a la desembarcadero del Miño en Galicia; más en el momento de desembarcar las tropas que conducía para principiar el ataque, sobrevino una tempestad tan fuerte que los buques perdieron sus amarras y chocando unos contra otros fueron a estrellarse sobre las rocas haciéndose pedazos; casi toda la gente pereció y los pocos que se salvaron se vieron obligados en unión del Almirante a regresar a Córdoba, pero no sin que antes de finalizar su viaje se vieran obligados a vencer grandes dificultades.

A pesar de este desastre, se fueron los árabes familiarizando cada vez más con el Océano y acostumbrándose a sus borrascas de tal suerte, que al estallar en tiempos de Abdalá, una sublevación en Lisboa, en lugar de enviar tropas por tierra a aquella plaza, hizo salir de Huelva la escuadra que allí se hallaba, embarcándose en ella, el Wazir-Abu-Otmán, encargado por el Príncipe de hacer entrar en orden a los rebeldes (año 888).

Pero donde más rentaja reportaba a los árabes su Marina, era sin duda en el Mediterráneo.

Poco afectos los musulmanes de África a la dominación de los Califas de Bagdad, se habían sublevado, fundando Edris en Pez el Imperio de los Edrisitas, y los Aglabitas otro Imperio en la parte central del Moabre.

Más tarde fueron estas dinastías arrojadas del poder por otras, y vencidos y ven-

cedores en el desorden que esta parte de África se encontraba traían asoladas con sus piraterías las costas de España, y las de las islas vecinas.

Ocupaba a la sazón el trono de Córdoba Abderramán III, sucesor de Aldalá, primero de los Bani-Omezas que tomó el título de Califa, a iniciativa de los de Oriente, y cuyo reinado fué uno de los más brillantes de su dominación árabe en la Península; avisado este por los valies de las costas del Mediterráneo de los estragos que los africanos hacían en ellas, ordenó que el Almirante Ocaili pasase con una escuadra respetable a defender dichas costas y enviar a Mallorca a Gíafar-Bon-Atmán Mustafá, sevillano, muy práctico en aquellos mares.

Pronto quedó todo el litoral de la Península libre de las incursiones de los piratas, pues al mismo tiempo que dictaba las medidas expresadas dispuso también que en todas las atarazanas de España se construyeran sin cesar buques grandes, destinados a combatir contra los africanos.

Poco después el octavo soberano edrisita de Fez solicitó el auxilio de Abderramán contra el Mahadi, que había formado en África un imperio poderoso y a arrojar aquel de sus Estados.

El Califa de Córdoba, bien por favorecer a los edrisitas, que siempre fueron enemigos de los Omniadas, ó bien porque viese ocasión de extender sus dominios en África, ordenó que Gíafar y el Ocaili pasasen a este punto con sus naves con tropas de desembarco y se apoderasen de las ciudades de Ceuta, Tremecén, Tánger y Fez, lo que efectuaron el año 923, y el Califa cordobés agregó estas ciudades a sus estados.

La creciente prosperidad del país y el notable desarrollo que el gobierno marítimo había alcanzado hizo necesario el aumento de fuerzas navales.

Abderramán conociendo esto mismo dispuso la construcción de varias alerazanas, y ordenó que se hicieran obras de consideración en las de Tortosa, proporcionando en ellas alojamiento a los constructores de los buques, al mismo tiempo que aumento el número de las naves de guerra, haciendo que las construyesen también en los demás puertos del Mediterráneo; no pasó mucho tiempo sin que se presentase ocasión de poder emplearlas.

Navegando uno de los buques de Abderramán en los mares de Sicilia, cargado de mercancías para Egipto y para Siria, apresó un bajel que conducía un enviado del Sultán de este punto, continuando su viaje a Alejandría, en donde, después de vender los efectos que llevaba, tomó otros y se dirigió a América; sabido el suceso por el Sultán dispuso el armamento de una escuadra que en unión con la de Sicilia penetró en el puerto de Almería, se apoderó del buque culpable, que allí se hallaba sin haber desembarcado aún el cargamento; y quemó los demás; huyendo en seguida ambas escuadras, satisfecha la venganza que habían tomado.

Abderramán, al tener noticia de tan brusco ataque, dió orden a Amer-ben-Sail para que reuniese las naves de la costa de España y pasase a Wahram a tomar satisfacción del agravio; hizo esto así, llevando a bordo de la Escuadra que formó gran número de tropas a las que en África se unieron las de los Zenetes de Almagreb; la expedición recorrió el litoral de aquella parte derrotando siempre a los enemigos ayudada por los buques que seguían a las tropas a lo largo de la costa hasta que se apoderaron de Túnez y de las embarcaciones que había en aquel puerto el año 935.

Desde allí regresó la Escuadra a Sevilla, cargada de tan inmensas riquezas así en oro y pedrería como en telas, vestidos de todos géneros, armas, caballos y esclavos, que después de sacado el quinto y el valor del buque apresado quedaron satisfechos andaluces y Zenetes con la suma que les cupo en el reparto.

Vencidos los de Túnez, todavía le quedaba a Abderramán un enemigo poderoso; el Califa fatimata, descendiente de Almoahad, que no pudiendo sufrir el engrandecimiento de los árabes de España en África, atacó las posesiones de éstos apoderándose de Fez en 960 y de todas las ciudades del Almagreb, a excepción de Ceuta, Tánger y Tremecén, que defendían las tropas de Abderramán; indignado éste con tales sucesos, juró vengar los ultrajes recibidos y mandó preparar una Escuadra numerosa en los puertos de Sevilla, Algeciras, Adra y Almería, embarcando en ella las tropas de a pie y de a caballo, para que, unidas a las que guarnecían a Ceuta, Tánger y Tremecén, volvieran por el honor de los Omezas de Córdoba.

La expedición llegó a su destino felizmente y peleó con una fortuna tan grande, que en pocos meses pudo recobrar las ciudades y fortalezas perdidas, tomando por asalto a Fez, y Abderramán fué otra vez dueño de todo el país comprendido entre este punto y el Océano.

Hixem, nieto de Abderramán, se entregó por completo en manos de su primer Ministro Almanzor, cuyo carácter era belicoso y atrevido.

En 985, dirigió sus fuerzas a la parte oriental de la Península, y para llevar a cabo esta expedición reunió en Cartagena una Escuadra numerosa compuesta de buques sacados de todas las ciudades del Mediterráneo, saliendo él con su ejército de Murcia hasta Barcelona, que era donde se dirigían; caminó a lo largo de la costa protegido por la Escuadra, derrotando al conde Borrell II, que se adelantó a detenerlo con numerosas tropas y obligándole a encerrarse en Barcelona.

Llegó Almanzor delante de esta plaza, le puso sitio mientras las naves la bloquea-

ban por mar, y al poco tiempo se apoderó de ella por capitulación; habiendo tenido el Conde Borrell que huir en la noche, gracias a la obscuridad de la noche, guardando la vigilancia de los que guardaban el puerto; un año más tarde, pudo el Conde Borrell recuperar a Barcelona, que ya conservó siempre.

No fueron sólo expediciones militares las que los árabes emprendieron por mar, pues también sus crónicas mencionan algunos viajes de carácter más pacífico.

Por el año 1013, salió un buque tripulado por ocho hombres, con objeto de explorar el Océano Atlántico; y al cabo de once días de navegación llegó a las Azores, llamadas así por el gran número de aves que allí se encontraron; temiendo seguir adelante, cambiaron de rumbo, y después de doce días, llegaron a otra, que llamaron de los Ganados; desde ésta aboradaron a una tercera, empleando también doce días en el viaje; y de aquí, pasaron a Saffi ó Asafi, en la costa de África, regresando luego a Lisboa.

A pesar de todo esto, no puede decirse que el pueblo árabe fuera navegante, ni muy aficionado a la Marina.

En la época de Abderramán III, la más brillante de todas, fué cuando las Escuadras hispano-árabes surcaban el Mediterráneo de un extremo á otro, sin tener enemigos que temer, conduciendo á embajadores que venían á solicitar la amistad de los califas, llevando á Oriente hombres eminentes para estudiar las ciencias y las artes y protegiendo á los muchos buques de comercio de las asechanzas de los piratas.

Hannuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 12 de Noviembre de 1936.

Desde Málaga

Noviembre 11.

Se habla con insistencia en los centros comerciales del naufragio del vapor inglés City of Lisbon que zarpó de nuestro puerto el día 28 del pasado mes de Octubre para Liverpool, con cargamento de frutas.

Este buque desplaza 331 toneladas y lleva 11 tripulantes á las órdenes del Capitán monsieur Fryrell.

Es de los barcos más antiguos que frecuentan el puerto de Málaga.

Los consignatarios del buque, particularmente tienen noticias del naufragio, pero oficialmente no se sabe nada.

Según los mismos telegramas la tripulación ha perecido en el siniestro.

En el vapor Grao han llegado ocho pasajeros procedentes de Almería y en el Alcira uno de Algeciras.

Con lastre ha sido despachado para Marbella el pallebot de 41 toneladas María de la Cruz.

Esta tarde se ha verificado en la Comandancia de Marina el examen para patrón de cabotaje del trozo de costa comprendido entre Punta Europa y Cabo Creux, del individuo Enrique Pérez Pérez.

Formaron el Tribunal los Tenientes de navío D. Domingo Montes, D. José Montero, el Alférez de fragata patrono D. Rosendo Rodríguez Arrabal y los guardas de cabotaje Pascual Bertera Fernández y Francisco Mercader Mado.

Fue aprobado.

ENTRE PESCADORES

Según comunican desde El Ferrol está siendo allí objeto de muchos comentarios una lamentable aprensión de que fueron ayer tarde objeto varios pescadores ingleses.

El vapor inglés Kitty estaba pescando á treinta millas de la costa, cuando fué rodeado de 25 vapores españoles, siendo por éstos apredado, al mismo tiempo que le disparaban varios tiros.

El Kitty se puso en marcha para evitar aquella inesperada agresión, no pudiendo hacerlo porque se le enredó el aparato y quedó sin gobierno.

Los tripulantes de los barcos españoles arrojaron entonces la pedrea y los marinos ingleses, atomorizados, huyeron, escondiéndose en sus camarotes.

La presencia del vapor inglés Epan, que se dirige á Brest, alejó á los españoles. El Kitty se dirigió al Ferrol remolcado por el Epan, y su capitán, apenas fundó el barco, bajó á tierra para dar cuenta de lo ocurrido al consual inglés.

Las autoridades de Marina instruyen activísima sumaria.

La cubierta del Kitty aparece llena de piedras; la caseta del puente está destruida por completo, y varios tripulantes han resultado heridos, aunque ninguno grave, por fortuna.

Este suceso, unánimemente censurado, puede ocasionar, á parte de las reclamaciones diplomáticas, serios disgustos, dada la frecuencia con que visitan aquellas aguas los buques ingleses.

La dirección de los globos.

Los telegramas que se reciben de París, dando cuenta del resultado de las pruebas efectuadas ayer por el globo dirigible llamado Amarillo, propiedad de los hermanos Lebaudy Tulliot producen la grata impresión de que el problema de la dirección de los globos, puede considerarse ya resuelto.

Dirigido por el piloto Mr. Juchmés, el Amarillo salió de Moisson á las nueve de la mañana, para hacer un viaje cuyo itinerario había sido fijado previamente.

El globo se elevó con precisión matemática, dirigiéndose á París, separado de Moisson por una distancia de 55 kilómetros en línea recta.

Se calcula que con las evoluciones que hizo para contrarrestar el viento contrario, ha recorrido más de 100 kilómetros.

Llegó hasta la torre de Eifel y descendió en el campo de Marte.

El tiempo empleado en el viaje fué de una hora y 41 minutos.

La altitud máxima alcanzada por el globo fué de 300 metros; la media, de 100 metros. Partió con 290 kilogramos de lastre, y gastó 130 en el viaje.

Las personas que salieron de Moisson en tren ó en automóviles para el Campo de Marte, con el fin de esperar allí al Amarillo, llegaron después que éste.

Mr. Pierre Lebaudy y su esposa, que presenciaron la llegada del Amarillo, estaban contentísimos por el éxito obtenido, que entusiasma á la multitud reunida en el Campo de Marte.

El Amarillo es el primer globo que ha efectuado un viaje siguiendo un itinerario fijo, sin experimentar ningún contratiempo ni sufrir la menor avería.

Hoy hace un año que el Amarillo verificó su primer ensayo. El de hoy es el 32 de los que lleva hechos. Todos han obedecido á un plan minuciosamente determinado, que ha conducido al admirable resultado de hoy.

En breve se verificarán otras pruebas de mayor importancia.

ANTROPOFAGIA Y CIVILIZACION

Por desgracia, son tantas y de tan diverso origen las pruebas que confirman la antropofagia de todas las razas conocidas, antes de civilizarse plenamente, que de poco sirve invalidar la veracidad de tal ó cual texto. No son sólo documentos históricos ó narraciones de viajeros los testimonios que poseemos, sino otros dotados de mayor fuerza convincente para el sociólogo, porque en ellos se eliminan de un modo espontáneo las causas de error personal. Tales son las tradiciones que toman forma en los cuentos y cantos populares, y los casos de supervivencia en los ritos, ya consistan en hechos reales, ya en meros símbolos.

En la Odisea, flor espléndida nutrida con toda la savia del folklore helénico, los cíclopes y los lestrigones son antropófagos. La canción que pone Goethe, en labios de la infortunada Gretchen, después de su crimen y que es á todas luces una canción popular, pues alude á un cuento muy esparcido en los países germánicos, recuerda un caso espantoso de canibalismo.

«Mein Vater, der Schelm, Der mich gessen hat!»

Me padre perverso que me ha devorado! La antropofagia ritual de los sacerdotes mexicanos es bien conocida; y no lo es menos la simbólica de otras religiones más espiritualizadas.

He debido insistir en la existencia primitiva del canibalismo, porque de ahí ha de partir la explicación que puede darse del hecho estudiado.

La evolución de las costumbres, que se ha verificado en el sentido de hacer cada vez más perceptible, más sensible, más comprensible y más obligatoria la idea de la solidaridad humana, ha ido alejando más y más al hombre de esa práctica, que empezó por ser amorosa, es decir, por no tener carácter moral, ni sentido favorable, ni desfavorable, y ha acabado por parecerle fantasma.

A medida que los animales se reconocen con más claridad como semejantes, se abstienen más fácilmente de devorarlos.

Dentro de una especie, cuando ocurren casos en que individuos de ella se alimentan con otros de su clase, se advierte que casi siempre hay entre ellos diferencias morfológicas considerables.

Así en ciertas especies de arácnidos, las hembras devoran á los machos; pero éstos son mucho más pequeños que aquéllas.

El progreso de las sociedades humanas supone, como una de sus condiciones fundamentales, el reconocimiento de las semejanzas radicales que existen entre los hombres, debajo de las diferencias aparentes.

Así se va extendiendo cada vez más la esfera de la simpatía; y el sentimiento del respeto á la persona humana, en su integridad, domina la conciencia individual y la colectiva.

Van desapareciendo de los códigos las mutilaciones y las otras penas aflictivas; se reduce cada día más la aplicación de la pena capital. El hombre tiende á hacerse intangible para el hombre. Al menos en su persona.

Pero es ya una noción corriente que todo progreso social está expuesto á retrocesos, en la forma de casos individuales, en que reaparecen apáticos ó impulsivos correspondientes á estados sociales pasados. Evolución y regresión son términos relativos. Hay crímenes que no pueden interpretarse sino como un brote de salvajismo, en medio de la civilización.

En los tiempos modernos y entre las naciones occidentales se han presentado casos de antropofagia, en condiciones que han colocado temporalmente á los hombres en un estado muy próximo al de las edades primitivas. Schiller refiere hechos frecuentes de canibalismo entre los habitantes de Sajonia, en los últimos tiempos de la guerra de los Treinta Años. Durante el sitio de París por Enrique IV, ocurrieron casos de antropofagia, atestiguados por Pierre de l'Estoile.

Una turba frenética profana el cadáver del d'Anore, y se entrega con sus restos á un verdadero festín de caníbales. Casi en nuestros días se han hecho tristemente célebres algunos naufragios, por haber llegado las víctimas á la extremidad de tener que saciar el hambre con carne humana.

En conclusión, la antropofagia entre los civilizados es un caso de atavismo. A medida que se vaya haciendo imposible, que haya hombres que se encuentren en las tremendas condiciones de la vida de salvaje, irá siendo imposible que resurja esa forma de apetito más que bestial; contra el cual pugnan los efectos acumulados de tantos siglos de cultura progresiva del sentimiento de humanidad.

Enrique José Varona.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Protesta de un Diputado.

El Diputado Sr. Lasies ha entregado al Fiscal general una protesta, por el abuso de aparecer su firma autorizando un supuesto Manifiesto del General D. Francisco de Borbón.

Indemnización á España.

En el Tribunal de Arbitraje sobre la cuestión de Venezuela, el Sr. Bowen lee el telegrama de las comisiones mixtas, adjudicando á España 1.875 bolívares de indemnización.

Consistorio.

En el Salón Real se ha celebrado en la mañana de hoy consistorio público para imponer el capelo á los Cardenales Ajuti, Tallani, Morry del Val y Categrari.

Numerosa concurrencia. Su Santidad fué muy aclamado á los gritos de ¡Viva el Papa demócrata!

Después del Consistorio público se celebró otro secreto en que fué nombrado Miranda Obispo de Astorga.

Nombramientos.

Han sido nombrados Subsecretarios de Negocios Extranjeros y del Interior los Sres. Fusinato y San Onofre.

Incendio en un tren.

Un incendio, atribuido á combustión instantánea destruyó en la noche del 10 el correo del tren que se dirigía de San Petersburgo á Moscú.

Circula el rumor de que fueron destruidos valores, importantes siete millones.

La salud del Emperador.

El parte médico de la mañana dice que el Emperador paseó ayer, teniendo que retirarse por la violencia del viento.

La curación de la herida continúa su marcha normal.

El estado general es bueno.

El «trust» de acero.

El trust del acero ha decidido ratificar su resolución encaminada á que se reduzca la producción.

El Herald anuncia que la corporación del acero de los Estados Unidos proyecta también reducir los salarios en un diez por ciento.

En la Cámara francesa.

Senado. Grande afluencia de público y animación extraordinaria por continuar el debate relativo á la enseñanza secundaria.

El Sr. Combes declara que el Gobierno admite en principio la enmienda del Sr. Giraud, prohibiendo la enseñanza á las personas que hayan hecho voto de castidad ó obediencia; pero que sustituirá á dicha enmienda un proyecto que se propone presentar en esta legislatura prohibiendo la enseñanza primaria, secundaria y superior á todos los miembros de órdenes monásticas. Respecto á los del clero se reservará la decisión hasta que se resuelva, probablemente en la legislatura próxima, acerca de

la separación de la Iglesia y del Estado. (Viva sensación.) En el proyecto actual, el Gobierno se limita á reclamar el derecho de poder cerrar por decreto cualquier establecimiento en que se den enseñanzas contrarias á la constitución, á las leyes y á la moral.

El Sr. Combes termina dirigiendo un llamamiento á la unión de la mayoría republicana del Senado. (Aplausos).

Se aprueba á continuación, por 225 votos contra 31, el artículo primero del proyecto del señor Chaumier, derogando la ley Balloux. Se levanta la sesión.

París 12.

Cámara de los Diputados. Adóptanse varios capítulos del presupuesto de la Guerra.

Los Diputados del centro derecho protestan contra la intervención política en las licencias concedidas á las reservistas.

En el curso del debate se produce un altercado entre los diputados Berthoulat moderado, y Berteaux radical.

El presidente se ve precisado á suspender la sesión volviendo después á celebrarse ya restablecida la calma.

Ha habido cambio de padrinos entre los dos contendientes.

Lance entre diputados.

Los padrinos de los Diputados Berteaux y Berthoulat han decidido ser inevitable un lance de honor, que se verificará en la mañana próxima, cambiándose dos balas de pistola.

El Emperador del Sahara.

Lebaudy, el titulado Emperador del Sahara, ha manifestado su disconformidad en que los tribunales franceses entiendan la reclamación de perjuicios planteados por los marineros del Frasquita. El asunto, según el mismo, debía ventilarse entre la República francesa y el Imperio del Sahara, y propone la jurisdicción de una potencia neutral como Inglaterra, Bélgica, Holanda ó Suiza, ó un arbitraje personal.

Las elecciones en Alemania.

A las tres de la madrugada se conocían los resultados de las elecciones de diputados de la Cámara prusiana, en 279 distritos. Han triunfado hasta ahora, 87 conservadores, 26 conservadores libres, 77 candidatos del centro, 61 nacionalistas liberales, 26 liberales demócratas, 4 de la unión liberal, 2 daneses y 3 independientes.

Se esperan los resultados de cinco circunscripciones. A juzgar por los datos conocidos, los conservadores pierden un puesto, cuatro los conservadores libres y los liberales demócratas uno. Ganan cuatro puestos los nacionales liberales y uno los independientes.

Berlín 13.

Datos estadísticos.

El Diario Oficial publica los datos estadísticos del comercio interior y exterior de Francia durante los diez primeros meses del año corriente. Las importaciones se elevan á 3.813.810.000 francos contra 3.602.321.000 á que ascendieron en igual período de 1902.

Las exportaciones han sido este año de 3.443.379.000 francos contra 3.471.652.000 á que se elevaron en 1902.

El Sultán contra los europeos.

El correspondal en Tánger de The Times, telegráficamente diciendo que el Sultán persiste en su propósito de impedir que los europeos vuelvan á Fez.

Confirma el licenciamiento de la mayor parte de las fuerzas imperiales por falta de recursos.

Añade que es casi seguro que no se emprenda operación alguna militar antes de la próxima primavera.

Londres 13.

Huelga importante.

The Morning publica hoy un despacho de Chicago anunciando que tres mil empleados de los tranvías de aquella ciudad se han declarado en huelga, quedando por completo interrumpida la circulación de dichos carruajes.

Senadores intranquenos.

Los Senadores demócratas son opuestos á la ratificación del tratado para la construcción del Canal Istmoico, y condenan severamente el acto del Gobierno de los Estados Unidos reconociendo la nueva República del Panamá.

Lord Roberts, enfermo.

Lord Robert, Comandante en jefe de las tropas británicas y Generalísimo que fué del ejército del Africa del Sur, se encuentra enfermo de pulmonía.

Su estado inspira bastante inquietud.

Londres 13.

Los liberales

Con motivo de la proximidad de la Asamblea notase mucho movimiento entre los liberales y la llegada de muchos de estos de provincias

das, pero sus pensamientos estaban en otra parte, sólo se acordaba de su adorado Felipe.

Una mañana salió de la cabaña con el rostro radiante de alegría y tomó asiento, según su costumbre, debajo de un árbol. Gracias, querida madre, dijo, gracias porque al fin me has revelado tu arte que yo no podía recordar; ya tengo los medios de conversar con los espíritus y si no estuviera donde estoy, sabría ahora mismo lo que ha sido de mi esposa.

Durante dos meses, Amina permaneció al cuidado de la mujer salvaje. Cuando regresaron los comerciantes de Tidor, traían orden de conducir á la factoría á la joven y de pagar á los que la habían dado hospitalidad.

Dieron á entender por señas á Amina que debía acompañarlos, á lo que accedió de muy buen grado, por salir cuanto antes de aquel país.

Pronto hendió las olas la velera piragua y al verse de nuevo en el mar, se acordó Amina del sueño de Felipe y de la concha de sirena, que tanta analogía tenía con la frágil embarcación en que entonces viajaba.

Dos días después llegó el buque al puerto de su destino y Amina fué conducida á la factoría portuguesa.

Íntil es decir que la curiosidad de todos estaba excitada, pues la manera en que se había salvado era casi milagrosa. Desde el

que vienen á tomar parte en la elección de jefe. Acerca de la designación de este hay gran gran desparidad de opiniones, siendo seguro que el elegido, cualquiera que sea, no lo será por unanimidad.

El Marqués de la Vega de Armijo ha declarado que aunque se diese el caso de no reunir los candidatos á jefes las dos terceras partes de los votos que prescribe el reglamento, él está resuelto á que de la Asamblea se salga con un jefe, y como será la autoridad suprema en ella, pondrá los medios para que cese la interinidad en que está el partido.

El Sr. Montero Ríos tiene decidido no asistir á la Asamblea del 15, en la que habrá de elegirse al jefe del partido liberal.

El presidente de la alta Cámara ha encargado á todos sus amigos políticos que si en la Asamblea se intentase nombrar por aclamación al Marqués de la Vega de Armijo jefe de los fusionistas, sean ellos de los primeros en adherirse á semejante manifestación.

Durante todo el día de mañana los exdiputados liberales que desean concurrir á la Asamblea, pueden pasar á recoger sus papeletas que los acredite de asambleístas, en la secretaría del Congreso.

Los exsenadores podrán proveerse de este documento en la secretaría de la alta Cámara.

El Sr. Canalejas ha negado que sus amigos se propongan asistir á dicha Asamblea.

Afirma que este es un pleito en el que no tienen por qué intervenir los demócratas, y que si él pensara hacerlo lo haría personalmente y no de una manera indirecta.

CUENTO

Juan Berroqueño.

El gran rey Basilio el Zambo, á pesar de este mote avieso que le habían puesto algunos de sus vasallos burlescos y maleantes, fué uno de los mejores reyes que han tenido los hombres.

Al subir al trono, mozo aún, concibió Basilio la idea de edificar un gran palacio que pragonara á través de las edades futuras su poder y su gloria y que sirviera al mismo tiempo de modelo á las construcciones que intentaran los hombres en los siglos venideros. Quizá por esto quiso también que el palacio llevara el nombre de El Porvenir.

El buen Basilio encomendó los planos y la ejecución del palacio á un insigne arquitecto, joven como él, llamado Juan Berroqueño, el cual puso manos á la obra y después de inauditos esfuerzos de la imaginación y del pensamiento logró colocar los cimientos del edificio, que, á juzgar por las proporciones colosales de la base, tenía que resultar un monumento prodigioso.

Mas aún no habían llegado los pilares á flor de tierra cuando un día, por el descuido de un albañil, una piedra enorme cayó sobre Juan Berroqueño y aunque no murió del golpe, quedó, sin embargo, su cuerpo destruido é inútil para toda la vida. Llegaron á Berroqueño á un hospital y, aunque por algún tiempo gozó de las atenciones de Basilio, al cabo, el pobre arquitecto vino á quedar envuelto con sus achaques y sus miserias en la obscuridad y el olvido. Por supuesto, enseguida fué nombrado otro arquitecto para que continuara las obras del palacio del Porvenir.

El nuevo maestro siguió al pie de la letra los planos de Berroqueño y después de veinte años de fatigas pudo dar por terminado el palacio que resultó un edificio maravilloso. El artista vió glorificado su nombre y estimado su genio como el más portentoso de aquellas edades.

Basilio el Zambo hizo venir después un maestro escultor para ejecutar el decorado del palacio. ¡Válganos Dios! ¡cuántas estatuas primorosas!, ¡cuántos floreados capiteles!, ¡cuántos arabescos sutiles surgieron de su cincel! Fueron tantos y tales, lector del alma, que al hacer el tal escultor entrega de su obra, el gran Basilio exclamó: —¡Dios guarde al escultor sin igual!

Para terminar el palacio del Porvenir, aquel extraño Monarca hizo llegar de tierras lejanas un pintor cuya fama llenaba el orbe. Este pintor trabajó diez años en el palacio y al poner fin á su tarea, oyó de labios de Basilio este elogio estupendo: —¡Oh, pintor excoelo, podéis estar seguro de que cuando Dios os lleve á su seno, os encargará siempre el decorado de su masión divina.

En suma, tal fué el entusiasmo de los súbditos de Basilio al verse en posesión del más bello edificio del mundo, que la nación

en mesa y el pin solemne destino

El Re se halla do. Un l les ostr

placido blo pror en hono

do. Los eoro de sor actu

Llegó, reina ha á las sie los avan que se h

En aq yado en trono de reados i

decrepit irigió e dijo:

—Salu graciosa —¡Qui bres!— di

—Señ —No c —Soy palacio i

estorguó —¡En —¡Oh,

apoderer lido más

La alta halló gr

de las fadas, se ponían p

del viej comprin de lo eus

su vena encaránd

pueblo, e —Es

produció bloques e

es ciar: plantas, e

la tierra sangre y

vible poi blime. Y

¡oh gran fortuna t

de prove en tu me

estás rec el recua e

evideis Berroque

Pro

El proy el Minist

Artículo ley queda

trabajo y se celebre

objetos d terminado

Art. 2.º niento e

estiones d cantinas

patronos, sus ayu

trabajo, a en la indi

Art. 3.º artículo a

por los i para surti

de q gan por e que los o

la admn Art. 4.º

en la indi moneda d

Art. 5.º larlos en

tienda, s pleados e

Art. 6.º so correg bernador

la clausur fieren los

multas p caso de r

medios á dinarios

mayor y i en relac

Art. 7.º la d

Art. 7.º miento d

pectores a mas soci

La

Presidic ehe en el

municipal Entre ot

trata de b El Gob

acer

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

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

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de 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 S. Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eakmeals y Eynston.

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 PASAJEROS, 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.

Dr. Morales

35 años especialista en sífilis, venéreo, esterilidad e impotencia. Carretas, 39, principal, Madrid.

PRESILLAS tejidas

compañía de invención para JEFES y OFICIALES de la ARMADA

FÁBRICA DE GALONES DE ORO Y PLATA

Leandro Badía

SUCESOR DE BUCARÁ Y BADIA

Casa fundada en 1753. BARCELONA

ANCHA, 49. DE VENTA EN

MADRID CARTAGENA SAN FERNANDO

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

ACCIONES NAVALES

MODERNAS

(1855-1900)

COMPENDIO HISTÓRICO CON 18 PLANOS

POR

JAVIER DE SALAS

Teniente de navio.

PRECIO: 10 pesetas.

Los pedidos á la Administración de este periódico.

A LA BELLE FERMIERE

CASA G. OLIVERA

(Hijo mayor).

25, Quai Pont-Mayou.-Bayona.

Fábrica de cortes y tejidos modernos.

Impermeables superiores á 29, 39, 49 y 59 francos.

Garantizados de impermeabilidad y tinte.

El Escudo de Valencia.

Gran Sastrería.

ATOCHA, 47 Y PLAZA DE LA ANTIGUA BOLSA, 7

Altas novedades en géneros de todas clases.

CASA ESPECIAL EN CONFECCIONES

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

El Anaglypta

Artículo decorativo de gran renombre, desconocido en España, ha sido importado exclusivamente por esta casa. Para el decorado de techos sustituye ventajosamente á la escayola, cartón piedra, etc., etc. Para frises de Comedores, Despachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera ó el linóleo. Se coloca en blanco, decorándose á satisfacción del cliente, resultando los colores con tal tersura y brillantez como no se consigue con ninguna otra materia. No pesa, no se abre y se coloca con gran rapidez. Interesa sea conocido por las personas de buen gusto, 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, Arenal, 22. Teléfono, 261.

CHOCOLATES FINOS

CAFES AROMATICOS

VENANCIO VÁZQUEZ

DESPACHO, CUATRO CALLES

Gran rebaja de precios á domicilio.

ANTRACITA

Quintal..... 2,75 pesetas.

Tonelada..... 60

COK NUM. 0

Hectolitro..... 2,50 pesetas.

Tonelada..... 65

CARBONILLA DE COK

Hectolitro..... 2 pesetas.

Tonelada..... 46

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

Acéite del doctor BARRINAT

de la Habana, para las canas. Se vende en la droguería de Ferrer y C.ª, de Barcelona.

ELECTRICIDAD

Fonógrafos y GRAMOFONOS

UREÑA

Barquillo, 14 y Saeco, 1.

Madrid

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

No comprar sin pedir precios á

UREÑA

SE HAGEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saeco, 1.—MADRID

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.

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 construídas.

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

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

SERVICIOS DE LA

COMPANIA 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-Saïd, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

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

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

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

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

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

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

LINEA DE TANGER.—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques. AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Influencia del poder naval en la Historia

POR

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navio

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

D. GERARDO SOBRINI

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

Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.

PRECIO: 12'50 PESETAS

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

ATOCHA, 8, 10 y 12.

(Frente á la calle de Carretas.)

(Antes plaza de la Cebada, 1.

ASTILLEROS DEL NERVION

BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

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

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

Aciéries et Forges de "Firminy"

(LOIRE, FRANCIA)

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

ACEROS FINOS DE CRISOL

Nueva marca especial: "ECLAIR" para herramientas.

MATERIAL PARA GUERRA Y MARINA

(Fabricación corriente para la Marina de guerra francesa).

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

Nuevo Motor „Benz“ á gas pobre

desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 centimos. La fuerza motriz más económica. Referencias de primer orden.



Motor „BENZ“ á gas común, á gasolina y á alcohol.

Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Pablosa, 63, Madrid.

RECARTE HIJO

ALMACENISTA

Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15

MADRID

Casa fundada en 1836.

PRECIO FIJO.—TELÉFONO 1.202.

CIENCIAS.—Instrumentos de precisión, Topografía, Geodesia, Óptica y Electricidad; de Matemáticas, Física y Química, Minería, Guerra, Marina, etc., etc. Electos y útiles para Delimitación, Dibujo, Acurela, Grabado y reproducciones de toda clase de trabajo en papeles al ferroprestado 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 torrenos y bombas para agotamientos. Escalandras 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 fotogrametría. Trabajos de litografía é imprenta de todas clases. La única casa que representa en España y sus colonias á la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; á la de Salimraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, á la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, á la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, á la de Kahn, ambas de Alemania.

Para comprar camas, colchones y muebles, desde lo más lujoso hasta lo más modesto por muy poco dinero, sólo en los almacenes del Gran Bazar, ATOCHA, 8, 10 y 12 (frente á la calle de Carretas).

Esto es muy importante