

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.362.

Redacción y Administración,

Madrid 14 de Diciembre de 1903.

Calle de las Ventas, 5

Dos ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

LA ESCALA DE RESERVA EN LA ARMADA

La ley vigente de ascensos en la Armada, de la que muchas veces nos hemos ocupado para demostrar que tanto su espíritu como su texto, son arcaicos y la consagración de una tradición rutinaria, propia más que para provocar para contentar en la Marina el levantamiento de iniciativas y energías tan necesarias en la actividad del personal de los institutos militares, preceptiva además una de las mayores anomalías e incongruencias en cuanto se relaciona con los ascensos en la Escala de la Reserva, determinando una irregularidad inconcebible.

Por dicha ley se cometió el grande error de cerrar la Escala de Reserva, que existe en todas las marinas, para que en ella pueda servir desempeñando los destinos sedentarios de la Marina en tierra, el personal que por accidentes y enfermedades resulta inadecuado para el servicio activo de la mar, que requiere vigor y salud á toda prueba, pero sin embargo está en condiciones de servir aún á la Patria en cargos en que no sean tan exigentes dichas circunstancias; tanto más, cuanto constituiría una gran injusticia privar de medios de vida á servidores que por causas ajenas á su voluntad y en la mayor parte de los casos debido á la rudeza de la vida abordo y de climas deletéreos, se han imposibilitado para continuar en ella.

Esta escala que por imprescindible necesidad de la índole del servicio de la Marina, existe en todas las Armadas del mundo, tanto en las de constitución antigua como en las modernamente creadas, quiso extinguirse en la nuestra por la ley de ascensos de 1878, que dispuso que el Jefe u Oficial que pasase á la Escala de Reserva quedaría en ella privado de todo ascenso, continuando en el mismo empleo en que había pasado á dicha Escala hasta que por edad reglamentaria le correspondiese el retiro, si es que antes no optaba por éste.

Al mismo tiempo; como las leyes no tienen efecto retroactivo, se hizo en la de 1878 la excepción de que los Jefes y Oficiales que con anterioridad habían entrado en la Escala de Reserva, continuarían ascendiendo al llevar diez años de empleo, siempre que le hubiese correspondido ascender de hallarse en la Escala activa. De donde ha resultado que los que pasaron á dicha Escala, aun desde Alferez de navío, antes de promulgarse el vigente reglamento, han ido montando á los que posteriormente ingresaron á ella en superiores empleos y con muchos más servicios de mar y guerra, que son los que en la Marina debían únicamente tenerse en cuenta para aquilatar merecimientos.

Así ocurre que en la Escala de Reserva de la Armada existen actualmente algunos Tenientes de navío con más de veinticinco años en este empleo, quienes teniendo cumplidas totalmente y en parte sus condiciones de mar en el servicio activo y habiendo sido durante él premiados por hechos de guerra, se ven puestos á los que ingresaron en la Reserva con anterioridad á la promulgación de la ley en empleos inferiores y con escasos servicios de mar y de guerra; dándose la agravante de que el retiro por edad ha de tener por fuerza más próximos efectos en los que no pueden salir de una categoría á pesar de todos sus méritos, que en aquellos que con menos ó con ninguno pueden ascender á las superiores, donde el plazo para el retiro es mucho más largo.

La ley de ascensos de 1878 al estatuir una situación tan depresiva para los que pasasen á la Escala de Reserva, redujo de modo considerable el número de los que voluntariamente hubieran podido hacerlo y por otra parte anuló las clasificaciones por defectos físicos y falta de aptitud para la vida de mar, por las cuales anteriormente se obligaba á ingresar á la Reserva á los que se encontraban en esas condiciones, ante la perspectiva de la situación de castigo que la ley les creaba; originándose dos daños: primero, el paralizar el movimiento de las escalas; segundo, el de retener en el servicio activo una parte de personal inadecuado para su cometido.

Por todos conceptos urge modificar los efectos de esa ley de ascensos; y de primera intención extender el derecho á ascender á todos cuantos en ella sirven, con las limitaciones establecidas para los que ya lo disfrutaban, destruyendo así los perniciosos efectos de esa ley, por tal motivo, en ambas escalas.

MARINA MERCANTE

EL VAPOR "MASSACHUSSETS"

Hace pocos días ha llegado al Havre, procedente de Galveston, el primer vapor algodónero, arbolando el pabellón americano, el *Massachusetts*, con un cargamento formado por 22.025 balas de algodón, marca antigua, y 3.388 balas redondas, y 1.012 tablones.

Dicho barco pertenece á la *Atlantic Transport Company of West Virginia*, cuyo domicilio social está en New York.

Es digno de notar este hecho, porque marca una nueva fase en el tráfico entre los Estados Unidos y Europa, y constituye una de las primeras manifestaciones de la competencia americana en la construcción y el armamento de buques de vapor.

Antes de la guerra de América, el tráfico entre los Estados Unidos y el Continente pertenecía, en su mayor parte, á los americanos, en una proporción de 92 por 100, de barcos de vela, afectos á ese rumbo; pero después de la guerra y con el desenvolvimiento de la navegación á vapor, la proporción se ha invertido.

En 1880, sólo había 18 por 100 de barcos americanos, y la navegación inglesa y europea participaba, por el contrario, en un 82 por 100. Desde esa fecha, la construcción y el armamento americanos siguieron disminuyendo, y habrían desaparecido por completo sin el sostenimiento de algunas líneas de veleros americanos de grandes dimensiones para el transporte de trigo en California.

El *Massachusetts* es, por consiguiente, la señal de que los americanos entran en los mercados de flete y es conveniente no olvidar esa fecha. La evolución de la industria americana es todavía muy normal. Ha comenzado por las máquinas agrícolas, sigue por la construcción de aparatos, luego, simultáneamente por los caminos de hierro, y cuando ha provisto bien de toda su producción en tierra, procura crearse primero una Marina militar, y después una Marina mercante.

A parte de sus dimensiones, el *Massachusetts*, no se diferencia mucho de los grandes vapores algodóneros que arbolan el pabellón británico, que hasta estos últimos tiempos traían casi exclusivamente el algodón á los puertos europeos. Sus dimensiones son: eslora, 119'36 metros; manga, 17'65; puntal, 9'41; calado, 7'40; desplazamiento, 7.913 toneladas, y su andar, 11 millas y media.—X.

POLÍTICA

La labor republicana.

El de ayer, á pesar de ser festivo, fué un día de emociones. Por la mañana mitin republicano con *tesis*, por la tarde noticia de una nueva catástrofe ferroviaria. Pedir más fuera gollería.

Del mitin salieron los republicanos, no con la cabeza caliente y los pies fríos, sino como el ciego del cuento, soñando que veían... á Salmerón en el lugar del tiburón mallorquín; á Labra, en el de San Pedro; á D. Alfredo Calderón, en el sitio de Sánchez Toea; á Piernas y Hurtado, en el de Osmá; á Azcárate, en el de Sánchez Guerra; á Giner de los Ríos, en el de Domínguez Pascual, y al bueno de D. Melquíades Álvarez en el de Allende Salazar.

El ministerio republicano que les envió por Correo el Sr. Costa á los manifestantes produjo la misma ilusión entre los concurrentes, que el premio gordo de la Lotería entre los candidatos, antes de verificarse el sorteo. ¡Cuántas galanías!

Prescindiendo de este fofoque, algún tanto bufo, lo digno de registrar en el mitin de ayer es la frase efectista del jefe republicano: «Tenemos la obligación de ser radicales ante las Cortes y gubernamentales ante la masa».

Los republicanos no quieren destruir, sino reedificar; hacer que de la patria vieja surja una España nueva, ó sea, con materiales de derribo, hacer el nuevo edificio nacional.

La idea es en cierto modo tranquilizadora para los organismos vetustos, pero acaso no satisfaga completamente á los apóstoles nuevos del régimen republicano que aspiran á levantar el monumento de la patria con materiales nuevos, no con materiales viejos, como suelen hacerse hoy ciertas edificaciones baratas.

Ahondando en las manifestaciones hechas por los prohombres republicanos en el mitin de ayer se observa cierta falta de unidad que desvirtúa en algún modo la acción colectiva. Mientras Menéndez Pidal deplora la abundancia de tabernas y la escasez de escuelas, y Vallés y Ribot quiere arrancar al niño de las garras del fraile y Costa arrasar los trastos inútiles del Museo Arqueológico; Salmerón, el pontífice del republicanismo, habla como gobernante, en defensa del orden social, predica tolerancia para la tradición y deja entender que todavía no está el horno para bollos.

Mientras lo está, ó para cuando sea llegado el momento culminante quiere trazar el plan de reedificación, zurrir voluntades, suministrar elementos, hacer que se entiendan y den la mano los más radicales con los más conservadores de la república, una especie de compradrazgo para que entrecen en la evolución todos los factores y no se asusten las clases conservadoras.

Salmerón no quiere discordias, sangre de exterminio por *doguir*, sino paz, orden, justicia reconciliación.

Está enamorado de Don Quijote de la Mancha y orgulloso de Sancho Panza y quiere, naturalmente, armonizar el idealismo de los soñadores con el positivismo de los utilitarios.

Cuando la gente política comenzaba ayer

á sacar punta de esas sabrosas manifestaciones, llegó la noticia del descarrilamiento del tren correo de Málaga y el realismo trágico se impuso al lirismo tribunicio.

La nueva catástrofe ferroviaria hizo pensar en otro género de aspiraciones, en las de los que viven más de la realidad y menos de ilusiones; empecemos á fijar la vista en lo práctico, en lo viable, apartándola de lo utópico y lo fantástico.

CATÁSTROFES

REBLANDECIMIENTOS

El planeta se reblandece. Habían llegado á tener algunos geólogos de ocasión, que la pertinaz sequía que por causa de las dichas manchas del sol venía experimentando el titulado globo terráqueo, concluirían por agrietar y resquebrajar este insignificante fíjote estelar que nos sirve de albergue, pero la última catástrofe ferroviaria del Salobra, ha venido á destruir, no solamente el material, y lo que es más sensible, el personal del correo-mixto de la línea de los ferrocarriles andaluces sino las supradichas indicaciones de los susoindicados geólogos.

El terreno de Salobra se ha reblandeado como un cerebro vulgar y á causa de ese reblandeamiento, el tren núm. 101, procedente del Perchel con destino á las Vistillas, ha dado un salto de liebre, pero á la inversa, es decir, hacia abajo, despenándose, según dicen los telegramas, desde una altura de 15 metros, que mal contados viene á ser algo menos de la que media entre la bola del reloj de la Puerta del Sol y la acera que hay delante del Ministerio de la Gobernación.

Es un salto prodigioso, que ha cortado la vida á algunos desventurados viajeros, y dará no poco que hacer á los cirujanos; pero que no enseñará nada porque estas dolorosas locuciones de la experiencia pasan en España sin dejar huella ni rastro apreciable de ninguna clase.

La catástrofe del tren número 101 es también la ciento y pico que sucede, y en fuerza de ser ya tantas, resultan hasta enojosas, y no es cosa de que cada lunes y cada martes nos estemos metiendo el corazón en un puño con ese género de cataclismos.

Tenían los agricultores que por falta de agua la corteza terrestre, dura como el pedernal y rebelde á la férrea punta del arado, inutilizase la sementera, y he aquí que las cuatro gotas que han caído estos pasados días reblandecen la tierra y determinan ese descarrilamiento que continúa la serie interminable, cuyo último eslabón enlaza en la catástrofe de Torremontalvo.

Ahora es posible que volvamos á indignarnos con las Compañías, con las autoridades y hasta con el capataz de vía y obras, buscando en quien descargar nuestras iras, pero á los cuatro días se disipará la fiebre popular, se olvidará este trágico suceso y volverán á surgir nuevos acontecimientos por el estilo, supuesto que han de continuar también los abandonos y los descuidos, lo mismo en eso de los ferrocarriles como en todo lo demás.

Está en la masa de la sangre ibero-musulmana que circula por nuestras respectivas venas éstas y otras muchísimas y trascendentales cosas nos importan un rábano, y no es posible la enmienda. Las vías férreas seguirán siendo malas, el material móvil detestable, ¿y qué? ¿Qué es lo que se quiere, que se mejoren los servicios? ¿A costa de qué ó de quién? ¿De los pobrecitos consuejados de ferrocarriles que dejarían de percibir sus momios sustanciosos? ¿Eso no puede ser!

Aquí de la eopla: «Que se envenena un amante—porque haya perdido el seso.—¿qué tienen que ver con eso—los fósforos de Cascante? Igualmente solía repetirse aquello de: «¿Qué es eso?—¡Un soldado muerto!—¿Puede el baile continuar!»

En Torremontalvo, como en Quintanilleja antes, como en Salobra después, los troncos descarrilan por el mal estado de la vía. ¿Y qué tenemos con eso? ¿Que hay tres, doce, cien muertos ó innumerable número de heridos? Eso no prueba nada... ¡Puede el baile continuar!

A eso se expone el que viaja, á ser víctima de los descuidos ajenos, y ni aun eso, porque ¿qué culpa tiene el ingeniero de la vía en que el terreno se reblandece con las lluvias? ¿Para el caso que le habían de hacer las empresas!

Así, pues, resignémonos y cojamos todos los días, no el cielo con las manos, sino el periódico, con la esperanza triste esperanza! de que esa catástrofe, que no ha sido la primera, ni ha de ser la última, se repetirá dónde? Eso es lo que no se sabe, pero que se ha de repetir, es seguro. ¡Dejaríamos de ser ibero-musulmanes!

Abel Smart.

ESPAÑA Y PORTUGAL

La prensa extranjera, en general, ha consagrado escasa atención á las alegrías un tanto ceremoniosas de españoles y portugueses.

No consideran que la aproximación luso-hispana pueda tener ninguna influencia en el curso de los problemas internacionales y se limitan á dar una mera noticia del acontecimiento.

Únicamente Inglaterra, como aliada de Portugal y en cierto modo su hermana mayor, demuestra preocuparse algo con la visita del Monarca español al país lusitano, y sin deducir consecuencias importantes para el futuro, envía á las aguas de Lisboa una pequeña división naval para cumplimentar á D. Alfonso XIII.

A los franceses no parece entusiasmarles esta excursión y afectan la menor indiferencia, pero en son de piadoso interés por nuestra reorganización naval, hacen el inventario de nuestra fuerza marítima, para deducir consecuencias deplorables.

España no está hoy ni en mucho tiempo en disposición de pesar en la balanza europea, y sola no puede ir á ninguna parte, ni está en condiciones de poder ofrecer su amistad á nadie, porque carece de elementos de poder marítimo, únicos cotizables en las combinaciones diplomáticas.

La representación naval luso-hispana, en aguas portuguesas no es para inspirar inquietud y esto es lo único que se hace

resaltar en las impresiones de la prensa internacional.

Los problemas mediterráneos y africanos tendrán que resolverse sin la inspiración directa de la Península ibérica, por que España y Portugal, que tantas razones históricas tienen para presidir estas magnas cuestiones, carecen de Marina de guerra, no ya para ser respetadas pero ni siquiera para poderse defender en caso de un conflicto.

Esta dolorosa verdad que no impresiona nada á nuestros legisladores y políticos, produce en las canchales ciertas compensación hacia los entusiasmos de españoles y portugueses, que llenos de ilusiones pasan sus gloriosas tradiciones en barcos deficientes y anticuados, de escaso poder ofensivo-defensivo y apropiado únicamente para las fiestas de paz, que se deslizan entre banquetes y salvas, no para funciones de guerra en que además del valor personal y temerario, se requieren naves adecuadas á la necesidad marítima de la Península.

Estas tristes consideraciones deben determinar, para lo sucesivo, mejores orientaciones, si es que los Poderes públicos quieren evitar tanto en Portugal como en España, la commiseración de las potencias.

Al Excmo. Sr. Ministro de Marina.

REFORMAS

QUE NO OCASIONAN GASTOS

Como no podía menos de suceder, dada la vasta ilustración y perfecto conocimiento de todos los ramos de la Marina, que caracterizan al nuevo Ministro, General Ferrándiz, sus primeras palabras como tal Ministro, han sido para proclamar la necesidad de reformas y la posibilidad de algunas que pueden muy bien implantarse dentro de la actual penuria y deficiencia del presupuesto, siendo á la vez heraldos y garantía de otras más vastas y trascendentes, reservadas para cuando una mejor situación financiera permita realizarlas.

De las primeras vamos á hablar permitiéndonos indicar algunas á la gran perspicacia del ilustre General.

Es quizás la primera, por estar ya ordenada en una ley todavía sin cumplimentar en esta parte (Artículo 101 de la Ley de organización y atribuciones de Tribunales de Marina, de 10 de Noviembre de 1834 y por la grandísima importancia que para el Estado, órgano del Derecho, debe todo cuanto al elemento jurídico que para el cuerpo de Ingenieros, Fiscales y Secretarios de causas permanentes, ya organizados con más ó menos deficiencias en Guerra y que tanto aliviaría al personal cuyas aficiones y estudios no le inclinan á la instrucción de causas, redundando al mismo tiempo en beneficio de la mayor perfección de éstas.

No carece tampoco de importancia la manera de suplir en los Arsenales, la falta absoluta de Oficiales subalternos en el Cuerpo de Ingenieros donde solo existen Jefes y muy notoria también en el de Artillería, para lo cual podría servir de base el muy meditado artículo 157 de las vigentes Ordenanzas de Arsenales, copia de otro precepto igual de la anterior y fácil de ampliar por medio de disposiciones análogas á la que dictó el Instituto Geográfico y Estadístico para suplir la falta de Ingenieros geógrafos y topógrafos, aprovechando así las aficiones y aptitudes de aquellos Oficiales de todos los Cuerpos que tuvieran aprobadas las asignaturas de Constitución Naval, Máquinas marinas ó Artillería.

Otra reforma que se impone, es sin duda la de hacer los destinos de Habilitados, únicos que hoy conservan en la Marina pingües gratificaciones y grandes ventajas accesibles á todos los Oficiales de todos los Cuerpos de la Armada como lo son en el Ejército y como parece exigir su condición de representantes de los intereses del personal de dichos Cuerpos resultando anómalo sean desempeñados por uno sólo, que es precisamente el mismo que comprueba, examina y autoriza las nóminas de los Habilitados. En todo caso, habiendo ahora algunos de Cuerpos especiales, como los de Infantería de Marina, justo parece tengan éstos el mismo tanto por ciento de las cantidades manejadas y el mismo límite de las que puedan por tal concepto percibir, que los demás que desempeñan el mismo cometido.

Urge también señalar los destinos y servicios propios de las Escalas de Reserva, evitando que, como hoy ocurre, el personal que ingrese en éstas por deficiencias de salud, haga guardias militares cada tres días, como sucede en el Arsenal del Ferrol, rondas por vastísimos recintos, de tres á cuatro de la mañana, mientras que el de activo se ocupa en instrucción de causas y trabajos de oficina, estando además distribuido el personal de plantilla en forma tal que al Arsenal del Ferrol le asigna el mismo número de Ayudantes que á los demás, entrando en aquél tres de servicio diario, por las condiciones del establecimiento, y uno solo en los otros.

Estas y otras muchas reformas, como la creación, bien meditada, de los suboficiales de Infantería de Marina, el establecimiento de Escuelas ó Academias para el ingreso en dicho Cuerpo, una vez desaparecido el excedente en el empleo inferior la reorganización de las Escalas de Reserva y de los Cuerpos de Ingenieros y Artillería; la organización, ya intentada en otras ocasiones, de conferencias ó Academias en las capitales de los Departamentos, la apertura de las antiguas y necesarias escuelas de

Maestranza y muchísimas análogas podrían sin duda hacerse sin recargar en nada el presupuesto, pero una hay sobre todo que, lejos de ocasionar gasto, produciría grandes economías y daría el medio de amortizar en seguida con ventaja para el Erario y para la general cultura, todo el personal excedente.

Se trata sencillamente de cumplimentar (pues aunque no está derogado, no se cumple como la ley de 1894), el art. 3 del *Real Decreto* de 28 de Diciembre de 1892, que dispone se facilite el pase á otras carreras del personal excedente en las de Marina.

Medios de darle cumplimiento hay muy sencillos, apoyados en la actual libertad de enseñanza. Grandes facilidades tienen hoy todos para acreditar su suficiencia en múltiples conocimientos: y con disponer tan sólo que en todas las carreras y empleos del Estado, donde se exige título facultativo, puedan ingresar por un turno especial y durante brevísimo plazo, aquellos que además de haber adquirido el correspondiente título, pertenezcan á Corporaciones de la Armada donde haya sobrante de personal, sin esperar oposiciones, se obtendrán las siguientes importantes ventajas:

1.º Desaparecería muy pronto el excedente.

2.º Aumentaría muchísimo la cultura general, apresurándose á obtener títulos de Licenciados en Letras, Ciencias ó Derecho, Ingenieros, etc.; multitud de Oficiales al mismo tiempo que las clases subalternas obtendrían, si no los mismos, los de Maestros, Peritos, Contadores de Comercio, Secretarios de Brigada Municipal, etc.

3.º Los Cuerpos en que ingresaran tendrían la garantía de recibir no solo personal competente, sino también disciplinado, activo y práctico en el servicio del Estado, habiendo desempeñado en la Marina quizá, cargos muy análogos como los de Jueces, Profesores, etc.

4.º Ingresarían en las Arcas del Tesoro no despreciable cantidad por razón de matrículas, expedición de títulos, papel tirado, etc.

5.º No podría nadie quejarse, pues no sólo se evitará todo perjuicio de tercero, sino que con esto no se haría más que seguir un método ya iniciado como lo evidencia la ley de destinos civiles á sargentos, la incorporación á los Cuerpos organizados en la Península de los funcionarios excedentes de Ultramar, el ingreso en la Judicatura de Secretarios de Sala y empleados del Ministerio de Gracia y Justicia, etc.

¿Por qué entonces preguntará alguno no se llevó á la práctica reforma tan ventajosa?

¿Será quizá, preguntamos nosotros, porque nunca hubo un Ministro verdaderamente reformista?

¿Quién lo sabe!

Uno del Montón.

Historia de la Marina de guerra

XXII

Continuando los antecedentes y datos sobre la organización de la Marina de Castilla en sus principios, de que ya no veníamos ocupando en el artículo precedente, hemos de añadir que se debe el nombre de *proeles* á los hombres de guerra que se colocaban en la proa de cada embarcación, para que en los combates navales fueran los primeros en acometer y herir á los enemigos, y de esto se infiere que era entonces costumbre usual la de acometer las naves por la proa.

En los comienzos del siglo XVI ya no fueron los *proeles* hombres de guerra, sino marineros de preferencia.

Próximamente á los *proeles* iban por ambas bandas otros que se llamaban *alieres*, del nombre que se daba entonces de *alas* á los costados del buque, y éstos tenían el mismo encargo de atacar al enemigo, si bien, colocados en sitio distinto; había además con la misma comisión y encargo los llamados *sobresalientes*, que eran ballesteros, y otros hombres de armas cuya misión era la de defender á los que iban en las naves y á los mismos buques, disparando sus armas arrojadas, ó peleando cuerpo á cuerpo en los abordajes, según las ocasiones lo requirieran.

Antes del descubrimiento de América los buques no contaban con dotación alguna fija de soldados y así continuaron hasta que D. Juan de Austria en la Armada de la Liga embarcó al tercio de Figueroa y los de Lombardía y Flandes.

Ya en aquella época hubo en la Armada otros oficiales sin que esta palabra derivada de *oficio*, tuviera la distinción que después alcanzó, pues en un principio se decían oficiales los cabos, tambores y demás pleos por modestos que fuesen, con tal que hicieran algo más ó tuvieran cometidos distintos que los simples marineros, así que se llamaron de este modo los que atendían al *oficio* de las velas ó *facian* según las leyes ya citadas *otras cosas que les mandaron los naucheros, así como echar las anclas, é tirarlas, é alar el navio en el puerto; nombrábanse igualmente de este modo, los que tenían á su cargo las provisiones de boca y guerra, y también el repuesto de jarcias, y los demás menesteres indispensables del buque.*

Inférese igualmente por algunas frases no del todo claras de las mismas leyes, que estos hombres tenían ciertos cabos ó jefes á quienes obedecían y honraban como superiores.

Aunque ahora nos ocupemos de la Marina castellana, debemos hacer notar, por no haberlo efectuado antes, que donde más se aclaran estos conceptos y otros puntos de

organización muy notables, es en el estudio de las Ordenanzas de los buques que se armaran per anar en cors, á de toda armada que se haga por mar.

Según estas ordenanzas que fueron promulgadas en Cataluña por la misma época, toda la gente de guerra, tales como ballesteros y hombres de armas, se hallaban á las órdenes de un jefe inmediato llamado Condestable, nombre conservado hasta nuestros días, aunque con distinto comotido, y en cada buque armado se llamaba el Senescal el encargado de raciones y efectos y Corral al Contramaestre, y lo mismo que en Castilla cada buque de Aragón tenía su Comite y un noyero mayor, que era el piloto.

Los llamados noyeros eran los encargados de las faenas de noche, y en las ordenanzas catalanas se establece que por cada diez tripulantes debía tener veinticuatro, aun cuando todos debían concurrir á la pelea cuando la hubiera.

Además del Almirante había en cada nave un Capitán para poderlo sustituir y también tenía el cargo de servir como árbitro entre aquel y sus subordinados, cuando no se hacían las cosas con arreglo á justicia y se desconocían los derechos, tal parece deducirse de sus obligaciones cuando en ellas se dice: Debe manifestar lo que el Almirante haya de dar á cualquier hombre de la nave y si no lo cumple el con la tripulación se lo debe mostrar, y luego dice: Ha de procurar en la nave así de los mayores como de los menores, que cada cual tenga su derecho.

Esta intervención de los actos del jefe principal de la Armada, no se extrañarán si se tiene en cuenta que los Capitanes de buques para hacer sus pagos y repartos, no podían verificarlos sin la intervención también de tres papoles (de popa), tres clavarios, tres ballesteros y tres hombres de armas.

El capítulo primero, párrafo nueve de las Ordenanzas de los armamentos marítimos para la guerra en corso, cuyo texto está en Lemosin, pero se pone aquí en castellano para más claridad, dice:

«El Almirante debe pedir parecer á toda la tripulación cuando quiera partir de un paraje, cuando quiera pedir prestado ó apoderarse de algo de sus amigos en la navegación, cuando quiera acometer, cuando quiera trocar la nave ó la jarcia en otro aparejo, etc.»

Ciertamente parece raro que estuviera tan limitada la autoridad del jefe, que no podía mandar nada sin estar seguro de las voluntades de todos.

Los casos de insubordinación los castiga no obstante la misma ordenanza con penas muy severas y en el mismo capítulo hay un párrafo que dice:

«El Almirante puede hacer justicia hasta cortar las orejas y dar palos y puede igualmente ajustar á todo el que rompa arma, bala ó fardos de géneros, y á cuantos no obedecieren los mandatos de los superiores que andan en la nave.» A pesar del rigor de estas leyes eran escasísimas las rebeliones y desafueros y esto probará tal vez no iba del todo descominada la intervención directa de la tripulación con los acuerdos que lo efectuaban de su Almirante.

Tanto los armadores, como los comitros y Capitanes estaban obligados á embarcar un escribano con sus respectivas naves, para que diara fe de todos los acontecimientos notables que ocurrieran en las travesías, especialmente las batallas, encuentros, naufragios, pérdidas y defunciones. Estos autorizaban las cuentas particulares de los individuos y las generales de la nave, y actuaban por último en los procesos ó causas que se suscitaban por cualquier concepto.

Los capellanes y los médicos ó cirujanos también tuvieron empleo dentro de las Armadas de aquellos tiempos, prescindiéndose, no obstante, de los capellanes en algunas ocasiones; una de ellas fué el año 1335, en las galeras armadas en Port-Vendre, para el servicio del Rey de Castilla lo que parece indicar que apesar de la religiosidad de aquellos tiempos, no los juzgaban del todo indispensables.

En las relaciones y estudios marítimos que se han conservado posteriores á esta legislación marítima no aparecen tan poco, ni de esto dice nada la obra que con el título de Invenios de marcar escribió en tiempos del Emperador Carlos V, el Arzobispo de Mondoñedo y célebre cronista de S. M. I. don Antonio de Guevara.

Por pesados que hayan de parecer estos estudios orgánicos de la Marina de la Edad Media ya que tanto se ha escrito sobre la antigua y se ha de tratar con extensión de la moderna aún á riesgo de fatigar la paciencia de los lectores, hemos creído no deber prescindir de estos detalles internos de la organización, porque la sola referencia de combates y operaciones no constituyen la historia; es preciso estudiar los adelantos de las distintas épocas; examinar los usos, costumbres y reglamentos, para que pueda venirse á la demostración que queremos hacer de que las fuerzas navales fueron en todos los tiempos indispensables, y lo son más aún en los modernos para la seguridad de los Estados y el crecimiento de su riqueza.

Manuel Díaz y Rodríguez. Madrid 12 de Diciembre de 1905.

EL REY EN LISBOA

Lisboa 13 (3,22 t.)

Mañana á las once se efectuará la despedida del Monarca de España en el pabellón de la Plaza del Comercio.

Después se verificará el embarco para Barreiro y la orilla izquierda del Tejo, tomarán el tren para Villaviciosa, donde se realizará la cacería mayor y menor durante dos días. El Rey D. Alfonso seguirá después en coche por la carretera hasta Elvas, y allí tomará el tren de Badajoz que ha de conducirle á Madrid.

Lisboa 13 (5.10 t.)

La excursión á Cintra ha sido deslucida por el tiempo. Después del almuerzo en Palacio y sin visitar las montañas ni el castillo de la Peña, los monarcas regresaron para asistir á la corrida de toros.

A pesar del mal tiempo la plaza de toros ha estado completamente llena y la lidia ha sido muy lucida.

Al entrar en el palco el Rey Alfonso con la familia real portuguesa la música tocó la Marcha Real acogida con entusiastas aplausos.

La entrada de los toros fué muy brillante lo mismo que el desfile una vez terminada la corrida. En la Avenida de la Libertad fué saludado con grandes aplausos el paso de los Reyes D. Carlos y D. Alfonso, la Reina Amelia y el Príncipe, ocupando el mismo landó. La muchedumbre de los victoriosos y las señoras que ocupaban otros carruajes les saludaron con sus pañuelos.

Lisboa 13.

En el teatro de San Carlos se verifica la función de gala con la ópera Fedora.

En el palco real presentan aspecto brillantísimo los Monarcas y su Corte.

Al entrar los Reyes en el palco, la orquesta ha tocado la Marcha Real y el Presidente de la Corporación municipal ha lanzado vivas que ha contestado el público.

Las calles y los buques están iluminados. En éstos tocan las músicas.

Numeroso público asiste á los fuegos artificiales.

Paris 13.

El periódico Le Temps consagra un artículo al viaje del Rey Alfonso á Lisboa.

En él se dice que dicho acto es nueva señal del espíritu pacífico que parece reinar actualmente entre las potencias occidentales.

LOS SUBSIDIOS JAPONESES POR SERVICIOS DE VAPORES

Hay al presente diez y nueve servicios de vapores á quienes paga subsidios el Gobierno japonés, siendo la cantidad de los subsidios que se pagan este año 6.185.230 yens.

El dinero así pagado por la Tesorería Nacional está distribuido como sigue.

Table with 2 columns: YENS, and rows for Nippon Yusen Kaisha, Toyo Kisen Kaisha, Osaka Shose Kaisha, Oya Shichihai, Taiho Kisen Kaisha, and Total.

Los subsidios de navegación anual que el Gobierno japonés tiene que pagar en los próximos cinco años, son los siguientes:

Table with 2 columns: AÑOS, YENS, and rows for 1904, 1905, 1906, 1907, and 1908.

Los subsidios que paga el Estado por el servicio de vapores son las líneas siguientes:

Líneas de Europa, de Hong-Kong y San Francisco, Yokohama-Melbourne, de Hong-Kong-Seattle, la de Shanghai-Hankow, la del mar del Japón, la de Yokohama-Shanghai, la Kobe-Norte de China, la Kobe-Vladivostok, la Kobe-Oturu, la Amori-Muroran, la Kobe-Korea, la Yokohama Bombay, la Shanghai-Soochow, la Shanghai-Kwangchow, la Soochow-Ywangchow, la Honkow-Ichangh y la de Idzubará.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

La navegación del Orinoco libre.

La navegación del Orinoco quedará restablecida para los buques de todas las nacionalidades en cuanto se establezca la aduana de Alma cure, lo cual ocurrirá en Marzo del año entrante.

Incendio de una Aduana.

Se ha declarado un gran incendio en la aduana, donde se custodiaban varios vagones de tocino americano y aceite, quedaron destruidos. Los daños fueron de gran entidad, estimándose en dos millones de marcos.

Torpederos á Filipinas.

Ha zarpado con rumbo á Manila una Escuadra compuesta de cinco cazatorpederos.

Alardes helicópteros.

El Ministro de la Guerra Sr. Root, en una reunión de Oficiales del Ejército y de la Armada pronunció un importante discurso. Ocupándose en las probables contingencias en lo porvenir, dijo que no podía precisar el momento, pero que indudablemente los Estados Unidos tendrán que medir sus armas con el extranjero, y que en este caso estaba seguro de que el Ejército y la Marina norteamericanos marcharán unidos.

El nuevo Estado de Panamá.

Un despacho anuncia que hoy publicará el Gobierno de aquel nuevo Estado el decreto fijando la fecha de las elecciones para la Asamblea constituyente el día 23 del actual, y la convocatoria de dicha Asamblea para el 15 de Enero próximo.

Comercio exterior de Francia.

El Diario Oficial publica hoy los datos estadísticos relativos al comercio interior y exterior de Francia durante los once primeros meses del corriente año.

Las importaciones se han elevado á la cifra de 4.223.354.000 francos contra la de 3.977.343.000 que importaron en 1903.

Las exportaciones en este año ascienden á 3.895.351.000 francos contra 3.838.972.000 á que se elevarán en igual período del año anterior.

Teatro Real.

«Sanson y Dalila.»

Esta obra maestra del eminente compositor francés Saint-Saens, es una verdadera joya del arte lírico-dramático contemporáneo.

Su música, además de tener el sabor local y fuerza descriptiva que forman la característica del gran maestro, reúne todas las escalas de los adelantos modernos en la instrumentación y armonía.

Su vigor, contrapunto y originalidad son irrefragables, y la melodía, siempre impropionable, recorre todas las escalas del sentimiento hasta llegar á la fascinación más completa.

Es una música nerviosa, que separándose del reposo que pudiéramos llamar consonante, deja en nuestro espíritu cierta especie de inquietud dulce y conmovedora, haciéndonos experimentar la emoción del presentimiento.

Las modulaciones frecuentes, los cambios de tonalidad y ciertas notas separadas del acorde, producen el encanto y despiertan la sensibilidad.

Añádase á esto el estrecho lazo de la armonía con la modestia hasta soldarse la otra, penetrando en la idea musical en todas las situaciones del drama, y habremos

dado una idea á grandes rasgos del carácter de la magistral obra que nos ocupa.

La señora Parsi eminente artista que tantos triunfos obtuvo en este teatro en la temporada anterior, alcanzó anoche en la interpretación de la parte de Dalila uno de los más legítimos de su gloriosa carrera.

Su espléndida hermosura, su escultural presencia, sus elegantes movimientos en escena, su inimitable manera de decir y aquella voz tan potente y bien timbrada, dan todo el valor real é irresistible de la seducción de todos los Sansones habidos y por haber.

Vesti la con propiedad y elegancia escénica, é identificada en absoluto con el personaje, apenas puede comprenderse cómo la perfidia pueda tomar formas tan seductoras.

La señora Parsi domina su parte de un modo absoluto sin olvidar el menor detalle que pueda realizar su admirable labor.

Hizo una creación y el público la tributó con entusiasmo el justo homenaje que merece su indiscutible mérito.

El tenor Sr. Franceschini, no pasará á la inmortalidad con esta obra.

Hizo un Sansón como el Radamés de Aida, sin pena ni gloria como diría nuestro amigo Mordente.

Tiene algunos agudos muy agradables en potencia, timbre y entonación, más el resto de la voz es opaca, su carácter es frío, no llegando á dar realce á su interesante figura, resultándonos poca cantidad de caudillo para los israelitas.

El Sr. Rebonato, así como los Sres. Vidal y Verduguer desempeñaron con discreción y acierto sus respectivas partes.

Muy bien los coros y el cuerpo de baile, como la mise en scene.

La orquesta, dirigida por el maestro Ferrari, á la altura de la renombrada batuta del mismo.

Merece especial mención el lujo inusitado con que la Empresa ha presentado la obra en decorado, atrezzo, vestuario y aumento de la masa coral.

El teatro presentaba brillante aspecto no obstante ser el turno primero; S. M. la Reina y S. A. la Infanta Isabel asistieron á la función.

CONSEJO DE MINISTROS

Del Consejo de Ministros celebrado ayer tarde en la Presidencia, se facilitó á la Presidencia la siguiente

NOTA OFICIOSA

Terminó el Consejo de ayer á las ocho y cuarenta de la noche.

Se acordó la distribución de fondos para el corriente mes.

Se aprobó el expediente autorizando á la Fábrica Nacional de la Moneda para celebrar el concurso para el suministro de cartulinas para la elaboración de tarjetas postales y licencias de uso de armas, caza y pesca.

Igualmente se aprobó la modificación del artículo 41 de la Instrucción para la formación del Registro fiscal, referente á las multas que han de imponerse á los defraudadores.

Se acordó devolver á la Compañía de Tabacos el anticipo de 55 millones que hizo al Estado.

Deseando el gobierno aclarar de una vez, en forma definitiva y con toda garantía, el estado de los créditos y de la marcha de la contabilidad en el departamento de Marina, como base necesaria de todo propósito ulterior, se acordó que una comisión, compuesta de un ministro del Tribunal de Cuentas, el interventor general de Hacienda y el intendente de Marina, forme y califique una relación de lo gastado por presupuestos ó ejercicios cerrados, de obligaciones reconocidas ó contratadas sin crédito legislativo ó de gastos que se hubiesen comprometido sin consignación previa de créditos para ultimar una liquidación completa y detallada.

El gobierno acordó en principio acojer la proposición de ley referente al Ayuntamiento de Barcelona dando facilidades y medios á dicho Municipio para contratar un empréstito con destino á la reforma interior de la población.

El Consejo acordó procurar se discuta y apruebe con urgencia el proyecto de ley sobre liquidación y pago de obligaciones procedentes de Ultramar.

Se acordó con arreglo al artículo 29, aconsejar la conmutación de las penas im-

puestas á varios condenados á perpetuidad.

Por no estar dotada ni preparada la concurrencia de España á la Exposición de San Luis, se estimó imposible asistir oficialmente.

Se empezó á examinar la cuestión de acuartelamientos en Madrid.

El Sr. Sánchez Guerra dió cuenta al Consejo de las noticias recibidas de la catástrofe ferroviaria ocurrida en la provincia de Jaén.

También hablaron los ministros del curso de los debates parlamentarios, reconociendo la necesidad de activar la aprobación de los presupuestos, dedicando el mayor tiempo posible á su discusión.

Un tren desfrenado.

Jaén 13 (5 tarde).

El Gobernador al ministro.

En el kilómetro 60/300, entre las estaciones de Luque-Baena y Alcaudete, provincia de Córdoba, descarriló el tren 101 á las cuatro y cuarenta de la tarde de ayer. Las primeras noticias recibidas en este Gobierno civil fué la comunicación del jefe de estación férrea, que textualmente decía: «El tren núm. 101 se encuentra derribado en Luque-Baena y Alcaudete, ignorándose la causa. Daré detalles en el momento que los conozca.» Esta comunicación se recibió á las nueve de la noche, y á las once recibí otra de dicho jefe, en la que manifestaba que se decía haber ocurrido desgracias personales, pero que ignoraba detalles oficiales y que había sido el subinspector del movimiento para facilitar socorros. Posterior y particularmente he sabido que los médicos de Luque, Marto y Alcaudete se hallaban prestando auxilio á los heridos y que al lugar del suceso habían llegado desde Málaga el médico jefe, el jefe del movimiento, el ingeniero de vía y obras, el ingeniero del material y tracción, el jefe del depósito y los médicos auxiliares. El inspector y subinspector del movimiento viajaban en el tren descarrilado. El desgraciado accidente se creó debido al resbalamiento del terreno por causa de la fuerte tempestad reinante.

Hasta ahora no hay noticias más que de tres muertos vistos y 10 heridos, de los cuales cuatro se encuentran en este Hospital Provincial, los cuatro graves, pero sólo uno, un maquiavista gravísimo.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

La c marina vido.

FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA."

EL BUQUE FANTASMA

SEGUNDA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA

POR D. F. J.

«...estaba allí, iba señalando á Amina los edificios más notables.

Cuando hubieron pasado los fuertes entraron en el río cuyas dos orillas estaban cubiertas de casas de campo de la nobleza, espléndidos edificios rodeados de plantaciones de naranjos que embalsamaban el aire con sus perfumes.

«Aquella es la casa de campo del vi-rey, dijo el capitán señalando un edificio que cubría cerca de tres fanegas de tierra.

«El buque féc navegando hasta que llegaron casi enfrente de la ciudad y los ojos de Amina se dirigieron á las altas torres de las iglesias y de otros edificios públicos; porque Amina había visto muy pocas ciu-

dades en su vida como puede conjeturarse por lo que hemos referido de su historia.

«Aquella es la iglesia de los jesuitas con su establecimiento, dijo el capitán señalando un magnífico edificio. En la iglesia que ahora está enfrente de nosotros se hallan los huesos del célebre San Francisco, que sacrificó su vida por la propagación del Evangelio en estos países.

«Algo de eso me ha dicho el P. Matías; ¿y qué edificio es ese otro?

«El convento de agustinos; y de más allá, á la derecha, el de dominicos.

«Expléndidos en verdad, observó Amina.

«El edificio que ahora ve usted junto al río es el palacio del vi-rey; el de la derecha es otro convento ocupado por carmelitas descalzas; aquella torre tan alta es la catedral de Santa Catalina y ese otro edificio tan bonito y de arquitectura tan ligera es la iglesia de Nuestra Señora de la Piedad. ¿Vé usted un edificio con una cúpula que se levanta detrás del palacio del vi-rey?

«Sí señor; dijo Amina.

«Ese es el palacio de la Santa Inquisición.

Aunque Amina había oído hablar á Felipe de la Inquisición, no sabía nada de lo que significaba esta palabra; pero no pudo menos de temblar al oír el nombre, sin que pudiera explicarse aquel repentino temblor.

«Ahora estamos enfrente del palacio del vi-rey, dijo el capitán, y podrá usted observar la hermosura de ese edificio. Un poco más arriba verá usted la aduana frente de la cual vamos á echar el ancla. Ahora tengo que dejar á usted señora.

Pocos minutos después el buque anclaba enfrente de la aduana. El capitán y los pasajeros bajaron á tierra y solo Amina se quedó en el buque mientras el P. Matías salió en busca de una posada conveniente para ella.

A la mañana siguiente volvió el P. Matías á bordo con la noticia de que había conseguido que la recibiesen á Amina en el convento de las ursulinas, cuya abadesa era conocida del sacerdote; y antes de que Amina bajase á tierra la informó de que la madre abadesa era una mujer de estrecha conciencia y que desearía que Amina se conformase todo lo posible con las reglas del convento, porque allí no se recibían sino jóvenes de las familias más ricas y elevadas. Por lo demás, esperaba que Amina estaría bien en aquel retiro y prometió ir á verla y hablar con ella sobre el objeto que más deseaba alcanzar, es á saber, la salvación de su alma.

La sinceridad y la bondad con que hablaba el santo varón enternecieron á Amina hasta derramar lágrimas. El P. Matías se retiró, para recoger su equipaje, con más simpatías hacía ella de la que hasta entonces había sentido y con mayores espe-

ranzas de que sus esfuerzos para convertirla á la fé no serían enteramente inútiles.

«Es un buen hombre, pensó Amina al bajar á tierra; y Amina tenía razón. El P. Matías era un buen hombre; pero como todos los hombres, no era perfecto. Celoso por la causa de su religión, habría mujer que haría honor la religión á la cual todavía no estaba convertida enteramente. La sola idea de efectuar una conversión era un atractivo para las monjas y la abadesa se alegraba más de recibir á una persona que requería sus consejos y persuasión, que á una cristiana realmente piadosa que no le diera ningún cuidado.

Amina bajó á tierra con el P. Matías y se negó á entrar en el palanquín que se había preparado para ella, dirigiéndose á pie al convento.

Desembarcaron entre la aduana y el palacio del vi-rey; atravesaron la gran plaza que estaba detrás de este y subieron por la Rua Direita que conducía á la iglesia de la Piedad, cerca de la cual estaba situado el convento.

Aquella calle era de las más hermosas de Goa y se llamaba Rua Direita porque casi todas las de la ciudad son semi-círculos ó segmentos de círculo.

Amina estaba asombrada; las casas eran de piedra, altas y macizas y cada piso tenía balcones de mármol admirablemente esculpidos. Sobre los dinteles de las puertas estaban las armas de los nobles ó hi-

dalgos á quienes pertenecían las casas. La plaza detrás del palacio y las anchas calles estaban animadísimas; veíanse pasar por ellas elefantes suntuosamente ataviados, caballos conducidos del diestro ó montados enjaezados magníficamente; palanquines llevados por los indígenas con espléndidas libreas; gente á pie que marchaba con precipitación é individuos de todas las naciones, desde el orgulloso portugués, hasta el indígena medio desnudo; musulmanes, árabes, indios, armenios, oficiales y soldados de uniforme.

Todo era ruido y animación; y tales eran en aquel tiempo la riqueza y esplendor de la orgullosa ciudad de Goa, emperatriz del Oriente.

Al cabo de media hora, habriéndose pasado entre la multitud, llegaron al convento, donde Amina fué muy bien recibida por la abadesa. Después de algunos minutos de conversación, el padre Matías se despidió, y la abadesa empezó inmediatamente la obra de la conversión. Lo primero que hizo fué mandar llevar dulces secos, lo cual no era mal principio, porque los dulces eran muy buenos; pero como Amina era muy ignorante en materias religiosas, y no estaba acostumbrada á disputas teológicas, los sucesivos argumentos de la abadesa no produjeron tan buen efecto como los dulces. Después de un discurso vago que duró una hora, la anciana abadesa se sintió cansada y creyó que había hecho maravillas.

Vertical text on the right edge of the page, including names like 'Sesi', 'Abros', 'En el', 'El Sr.', 'Ministro', 'Pido', 'ausencia', 'El Mi', 'aun así', 'Beati', 'El Sr.', 'y otra', 'por el r', 'El Sr.', 'relevo', 'mirante', 'ber en l', 'Pregu', 'que circ', 'el cruce', 'El Mi', 'el Gobi', 'averías', 'Respe', 'don Bus', 'Estado', 'El Sr.', 'datos q', 'gular á', 'Los pid', 'acusaci', 'se que', 'dificien', 'Si al', 'que exi', 'bles, no', 'pero qu', 'culpabi', 'El Ma', 'interpel', 'na mu', 'chón si', 'cia y Ju'

antes de las diez de la mañana. En la calle se agrupaban millares de personas...

Información de Marina.

Hemos procurado averiguar esta mañana en el Ministerio de Marina lo que hay de cierto en las noticias que publica un colega de la mañana acerca de supuestas averías ocurridas en el crucero Río de la Plata...

LAS CORTES SENADO

Sesión del 14 de Diciembre. Abren la sesión a las tres y veinte presidida por el Sr. Azcaráraga. En el banco azul el Ministro de Gracia y Justicia...

CONGRESO

Sesión del 14 de Diciembre. Abren a las dos y cuarenta bajo la presidencia del Sr. Romero. Léase y se aprueba el acta de la anterior...

El Sr. Maura le contesta que no puede decirlo, porque él mismo no lo sabe, cuando podrá encargarse del Gobierno civil de Santander su primera autoridad...

La nueva Junta directiva del Círculo ha quedado constituida en la forma siguiente: Presidente.—Señor Marqués de Valdeterrazo. Vicepresidente.—D. Felipe Sánchez Román...

Últimos telegramas

Vapor correo. Colón 14. Con rumbo a Curaçao ha salido de este puerto el vapor Buenos Aires, de la Compañía Transatlántica...

Información política

¿Sesión permanente? Otra vez vuelve a hablarse de la posibilidad de que se declare en el Congreso de la sesión permanente, con objeto de conseguir la aprobación de los presupuestos antes de las vacaciones de Navidad...

Círculo democrático.

Ayer tarde celebró en el Círculo democrático una numerosa reunión para dar posesión a la nueva Junta directiva. Asistieron los Sres. Montero Ríos, Marqués de la Vega de Armijo y Canalejas...

El Marqués de la Vega de Armijo hizo un relato de su larga historia política, siempre liberal y democrática. Afirmó que él siempre dijo a los Reyes la verdad por dura que fuese...

La Comisión de presupuestos de la Cámara popular ha estado reunida gran parte de la tarde dedicada al estudio de los presupuestos que están pendientes de dictamen...

Noticias

Las pruebas de los trabajos preparatorios que la Sociedad Hípica Española había de llevar a cabo en el Hipódromo de Castellana hoy lunes, según el programa distribuido a los señores socios...

Proposición de ley.

Hablase de presentar en breve a las Cortes una proposición de ley concebida en estos ó parecidos términos: Se declara inamovibles a los empleados de las secciones de Instrucción pública y Bellas Artes...

Anteojos poca precisión.

Unidos que conservan y mejoran la vista aprobados por los mejores Doctores y Oculistas, así como garantía de dan a prueba, y no siendo satisfactorios a la vista, se devuelven el dinero...

El Sr. Maura le contesta que no puede decirlo, porque él mismo no lo sabe, cuando podrá encargarse del Gobierno civil de Santander su primera autoridad...

El Sr. Maura le contesta que no puede decirlo, porque él mismo no lo sabe, cuando podrá encargarse del Gobierno civil de Santander su primera autoridad...

Noticias

El Sr. Maura le contesta que no puede decirlo, porque él mismo no lo sabe, cuando podrá encargarse del Gobierno civil de Santander su primera autoridad...

Proposición de ley.

Hablase de presentar en breve a las Cortes una proposición de ley concebida en estos ó parecidos términos: Se declara inamovibles a los empleados de las secciones de Instrucción pública y Bellas Artes...

Anteojos poca precisión.

Unidos que conservan y mejoran la vista aprobados por los mejores Doctores y Oculistas, así como garantía de dan a prueba, y no siendo satisfactorios a la vista, se devuelven el dinero...

LA BOLSA. COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY. FONDOS PÚBLICOS. 4 por 100 perpetuo interior. Fin corriente. Idem próximo.

Salicilatos de Bismuto y Cerio Espinar. Conocidos por los principales Médicos de España los excelentes efectos de este precioso medicamento...

DIARIO DE LA MARINA

Table with 4 columns: Precios de suscripción, UN MES, TRIMESTRE, SEMESTRE, UN AÑO. Rows for Madrid, Provincias, Unión Postal, Asia y América.

PUNTOS DE VENTA

Almería.—Paseo del Príncipe, kiosco. Barcelona.—S. Solá, Rambla del Centro, 3. Ferrol.—Luis de la Fuente. Vigo.—Puerta del Sol, 5, kiosco.

Espectáculos para mañana.

Real.—A las 9.—Aida. Español.—A las 8 y 3/4.—El baile de Luis Alonso.—La revoltosa.—El organista.—La reina mora. Price.—A las 8 y 3/4.—(Beneficio de la unión Escolar)—La muñeca.—Concierto.

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 MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CÁNONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALLADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

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

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HACER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

CASA DE CONFIANZA, FUNDADA EN 1870. LA MÁS 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 antirruinmático.—Fonógrafos Edison y diafragmas Bettini.—Gramófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios a
UREÑA

SE HACEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

AVISO

En los talleres del
DIARIO DE LA MARINA

se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía.
A los suscriptores del **DIARIO** se les otorgan precios más módicos aún de los consignados en la tarifa general.

SERVICIOS

DE LA COMPAÑÍA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 1 y 31 Enero, 23 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 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 Cortiza 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, Curacao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiéndose pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Carúpano Trinidad y Guayana, con trasbordo en Curacao.

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 PÓO.—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 encomendará 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.

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

ATOCHA, 8, 10 y 12.
(Frente a la calle de Carretas.) (Antes plaza de la Cebada, 1.)

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 PARAJES, 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 Hoyos, Consignatario.

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

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 a la escafoya, cartón piedra, etc., etc.
Para frisos de Comedores, Despachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera ó el linoleum.
Se coloca en blanco, decorándose a 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 prescrito para el decorado de lujo.

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

22, Arenal, 22. Teléfono, 261.

Postales

La Comisión Ejecutiva de la Junta

DEL

Fomento Naval

Acaba de poner a la venta la primera serie de tarjetas postales marítimas, impresas por el procedimiento tricolor.

Cada colección completa se expone al precio de DOS pesetas, franca de porte.

Los pedidos a la Administración de este periódico.

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: 1250 PESETAS

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.

LA FORTUNA

Unocolates selectos.—Cafés finos.

En botes de 100 y 200 gramos.

De venta en 78 establecimientos de esta corte y en 992 en provincias.

Fábrica y Oficinas: Caracas, 7. Madrid.

PRESILLAS tejidas

con patente de invención

para JEFES y OFICIALES de la ARMADA

FÁBRICA

DE GALONES DE ORO Y PLATA

DE

Leandro Badía

SUCESOR DE BUGHUÁ Y BADIÁ

Casa fundada en 1763. BARCELONA

ANCHÁ, 49. DE VENTA EN

MADRID, CARTAGENA, SAN FERNANDO.

Justo Gómez, M. Escobar, S. Coop.ª Ejér.ª y Arm.ª

Dr. Morales

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

TÓ NICO GENITALES

DEL DR. MORALES

Célebres píldoras para la segura curación

de la debilidad, esper-

IMPOTENCIA matorrea y esterilidad.

Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el

asombro de los enfermos que las usan.

Venta en las principales boticas a 40 reales

caja, y por correo.

Doctor **MORALES**, especialista.

Carretas, 39.—MADRID

Aceto del doctor BARRINAT

de la Habana, para las canas

Se vende en la droguería de

Ferrer y C.ª, de Barcelona.

REVISTA

De Legislación Universal y

Jurisprudencia española.—La

más económica y completa

de cuantas se publican, 13

pesetas al año. Pídanse prospectos

y números de muestra

tra a la Administración, San

Bernardo, 58, Madrid.

Biblioteca Económica del

Abogado.—En 12 tomos—que

encuadernado en tela, costarán

de 40 a 44 pesetas—se

tendrá toda la legislación y

jurisprudencia civil, penal,

procesal e hipotecaria; el Dere-

cho foral, el internacional, el

político y el orgánico. Van

publicados ocho tomos. Pídanse

prospectos a la Administración,

San Bernardo, 58, Madrid.

Esto es muy importante