

# Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.863.

Redacción y Administración,

Madrid 15 de Diciembre de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

## Exquisito Cognac Garnier

### Gobiernos interinos.

Lo ocurrido ayer en el Congreso es un síntoma fatal del estado de descomposición en que se halla la conjunción política gobernante; la cual, apenas si tendrá resistencia para sacar con bien la aprobación de los presupuestos.

Nunca había llegado en España tan a menos la autoridad y prestigio de un jefe de Gabinete, aun no siéndolo de partido, como ocurre ahora al Sr. Maura, cuyas arrogancias oratorias al fallarles eco en el ambiente de la Cámara, resultan de contraproducente efecto.

El actual Gobierno está ya sentenciado; durará aún menos que el anterior; los resultados de estos incesantes trasiegos en la dirección del país, no pueden menos de traducirse en el aumento del desorden y confusión que reina en todos los servicios públicos, para cuya eficacia se requiere mayor firmeza de criterio y mayor estabilidad en los Gobiernos.

La defensa marítima, que es obra del desarrollo en el tiempo de un plan maduramente concebido, con la asignación de los necesarios recursos para gastarlos gradual y paulatinamente, va a sufrir un nuevo aplazamiento en su iniciación, la cual parece que estaban decididos a intentar los actuales gobernantes.

Acercar de este interesantísimo punto para la defensa de la Patria, debiera existir un criterio común en todos los partidos de la política en cuanto se refiere a la esencia del proyecto, pero desgraciadamente no ocurre así; es más, dudamos mucho que ninguno de ellos tenga formado un verdadero plan para presentarlo al Parlamento en condiciones de que pueda inmediatamente dar comienzo a su realización. Pues aun el que patrocinara este Gobierno es deficiente en grado sumo, sobre todo en la parte referente al aspecto económico y a la cesión de algunos Astilleros del Estado a la industria privada constituida por un sindicato, lo que no es fácil hacer sin grandes riesgos.

Pero como la necesidad de reconstituir la defensa naval es urgente, alentábamos nosotros la esperanza de que llevado al Parlamento el proyecto de Escuadra por el actual Gobierno, con buena voluntad por parte de todos y cumpliendo un deber patriótico, ese proyecto hubiese sido estudiado, corregido y puesto en las mejores condiciones de aplicación; y de todos modos habría servido de punto de partida y base para que todos los elementos de la política concretasen su pensamiento respecto a la reconstitución naval en una forma práctica y factible, poniéndose todos ellos de acuerdo en lo esencial, puesto que se trata de una apremiante necesidad del país, cuya satisfacción debe desligarse por completo de la política.

Pero si como todo parece indicar este Gobierno se derrumba por entre las anchas grietas de la descomposición de la mayoría parlamentaria y se sigue apelando al procedimiento de encargar del poder a Ministerios sin fuerza y verdadero prestigio, sólo con el fin de prolongar la vida de un Parlamento que ha nacido sin ella, nada es dable esperar de los Gobiernos que se sucedan en tales condiciones, más que un aplazamiento demolidor para las múltiples necesidades de todos los servicios públicos tanto militares como civiles, que cada vez se resentirán más de su ineficacia, la cual ha de provocar aún mayor disgusto y descontento en el país, agravando su actual situación por todos conceptos poco tranquilizadora.

### ECOS NAVALES

**Acorazado ruso.**  
El acorazado ruso *Ivan Slatoust*, cuya quilla se acaba de poner en Sebastopol para la flota rusa del mar Negro, tendrá las dimensiones siguientes: Desplazamiento 12.733 toneladas; eslora máxima, 338 pies; manga, 74, y calado, 27. El artillado consistirá en 46 cañones de diferentes calibres y llevará cinco tubos sumergidos de lanzar torpedos. La máxima velocidad que debe alcanzar será de 17 millas y la dotación se compondrá de 40 oficiales y 800 hombres de tripulación.

**Flota.**  
Según telegramas recibidos de Vancouver se ha logrado, después de grandes esfuerzos y de apelar a muchos recursos de salvataje, poner a flote el crucero inglés *Flora*, que según ya dimos cuenta a nuestros lectores había embarrancado en un bajo de piedra en el Canal de Denman en las islas de Vancouver. Ahora se procederá a remolcarla hasta Esquimault, donde entrará en dique.

### POLÍTICA

#### Equivocación lamentable

Quien a hierro mata, no muere a montañas suelen decir por tierra de Castilla, y eso mismo se le va a tener que aplicar al nuevo Gobierno a pocas sesiones como la de ayer que se sucedan.

Conviene las personas imparciales en que si fué extemporánea y aún exabrupta la acometida del Sr. Silvela, sobrino del jefe del partido gobernante, al Gobierno en la tarde parlamentaria de ayer, resultó poco oportuna y nada feliz la apelación del Presidente del Consejo de Ministros a la mayoría, porque con ello acreditó falta de serenidad y sobra de impresión.

El incidente ha quebrantado profundamente al héroe mallorquín que no ha quedado a la altura de su fama, y es inútil esforzarse en justificar su precipitación, pues con una ironía de las más corrientes de su repertorio habría quedado confundido y desarmado su apasionado contradicтор.

Ello es que al jefe del Gobierno se le ha restregado por la Augusta faz el pecado de origen, deautorizándole para lanzar excomuniones; y si el Presidente del Consejo de Ministros hubiese estado verdaderamente a la altura de su reputación, no habría caído tan inocentemente en el lazo tendido por un colega, digámoslo así, de la política militante.

Ya no tiene remedio, y todo el mundo, aún cuando no la tenga, le dará la razón al Sr. Silvela, sobrino, que se queda contra el deseo, y lo que es peor, contra la autoridad del Santón balear, en su casa solariega, mientras el jefe del Gobierno, con toda su mesmada y toda su fauandia, tiene que soportar se le considere como un intruso en el partido gobernante.

Cafás de estas son de las que no se reponen las que los sufren, y cuanto más gigantes son más quebrantados fluyen los huesos; pero en esta ocasión el Sr. Silvela, sobrino, ha actuado de David y el jefe del Gobierno, de Goliath, recibiendo en plena frente la certera pedrada que le ha derribado moralmente en tierra.

Y tanto ha perdido el Presidente del Consejo de Ministros como gobernante, como político, porque el incidente de ayer, demuestra que a pesar de sus excepcionales aptitudes y condiciones, tiene muchos ladillos flojos por donde se le puede atacar, y no sabe cubrirse como los grandes maestros.

Sólo a un principiante se le podía ocurrir echar toda la carne en el asador para evitar los desastrosos efectos de esa primera acometida; y no vale disfrazar los hechos arguyendo temple de carácter y energía de voluntad; porque el arte del gobierno requiere prudencia, serenidad y sangre fría, y no puede estar a merced de las genialidades del primer soldado de fila que se desmande.

Con la falta de oportunidad, el jefe del Gobierno ha precipitado lo que había de tener más interés en evitar, que es sancionar la excisión ministerial; y hoy, pese a todos los recursos oratorios y enjuagues parlamentarios que se intenten, queda palpablemente evidenciado que el partido conservador está deshecho y el Gobierno descalabrado.

Cuando esto ocurre a los ocho días de recibir la alternativa de jefe de Gobierno y de situación, las esperanzas, por muy arrastradas que estén, vienen a tierra con estrépito, porque la realidad de los hechos se impone, arrancando la venda de los ojos hasta de los más obcecados; persuadiéndoles de que la tal alternativa ha sido una lamentable equivocación.

### INDUSTRIAS DE MAR

#### LA PESCA DEL BACALAO

El bacalao *Gadus Morhua* de Linneo, se encuentra en Islandia, Fervé, Terranova, Costa Oeste de África, Malvinas, Madagascar, etcétera, etc.

El bacalao se aleja cada vez más de las costas y los pescadores de vapor franceses tienen que ir a buscarlo hasta Islandia en el Norte y hasta la costa de Portugal por el Sur.

El gasto de combustible necesario para los trayectos de ida y vuelta, se hace, por consiguiente, muy excesivo, tanto respecto del beneficio que se obtiene cuanto por el espacio que ocupa a bordo el combustible.

Los resultados de la pesca con la red de mano ó al anzuelo en las costas de Islandia y con las redes de fondo en Terranova experimentan desde hace algunos años un decrecimiento cada vez mayor.

Las últimas temporadas de pesca han sido desastrosas, tanto en un sitio como en el otro; y las causas, bien conocidas hoy son por completo ajenas a la reproducción del bacalao. La edad avanzada de las especies cogidas hasta el presente prueba indiscutiblemente su fecundidad.

Lo que es preciso hacer para evitar esos inconvenientes es: 1.º Conservar todo lo que el antiguo sistema tiene de bueno. 2.º Transformar el procedimiento de explotación rudimentaria, desde luego insuficiente y procurar beneficiar los armamentos. 3.º Estudiar si estas transformaciones pueden contribuir a la empresa, siempre buena y segura en sí misma ó dejar la duda sobre el modo de conseguir que caigan con el sistema no transformado.

El tipo de barco más apropiado para la pesca del bacalao es el velero de tres palos, goleta con mastelero, velamen análogo al de las goletas de Dunkerque y al mismo tiempo en relación con las dimensiones del barco.

El barco puede ir por do quiera esté el bacalao en las regiones polares en verano, á las tropicales en invierno.

El aparato de pesca no es una innovación; su experiencia está consagrada por millares de traineras inglesas, centenas de holandesas, belgas, dinamarquesas, noruegas, etc., decenas de francesas llevan siempre considerables cantidades de pescado.

El bacalao debe ser desangrado en vivo.—X.

### HIDROFOBIAS

#### SANATORIOS PARLAMENTARIOS

Los periódicos han dado estos días la desconsoladora noticia de que han llegado á Madrid, con objeto de someterse al tratamiento antirrábico, nada menos que diez y siete personas forasteras atacadas de hidrofobia.

Hoy las ciencias adelantan, y salvo muy contadas y sencillas excepciones, hay casi la seguridad de que esos desventurados enfermos serán curados completamente; pero si la hidrofobia está ya, como el león de la fábula, venida por el hombre (hablo de la verdadera rabia) no ocurre lo propio con la falsa hidrofobia, esa de que tan continuas y gallardas pruebas están dando todos los días y á todas horas nuestros más exclamados y conspicuos personajes públicos.

La rabia constitucional (no se como llamar á esta enfermedad parlamentaria) se manifiesta á veces con los caracteres más terribles y potentes de los que, durmiéndose en sus laureles, reciben un mordisco inoculado de alguno de estos hidrófobos públicos, porque si no acuden á tiempo con el hierro candente ó con el bisturí de la excomunión política, el virus rábico se introduce en el organismo gubernamental. ¡Ay, adios Madrid, que te quedas sin gente!

El hidrófobo parlamentario se va derecho al bulto, y defendiendo altos y sagrados intereses, se lanza á los horrores de la discusión dando dentelladas á diestro y siniestro que siembran el espanto en las grandes agrupaciones que entre otras cosas importantes tienen la misión sacratísima de hacer la felicidad del país.

¿Por qué no había de existir un sanatorio político para estos desventurados hidrófobos parlamentarios? En esta época en que salen á gobernar hasta los pigmeos más Chiquirritillos son más frecuentes que antes los casos de rabia constitucional espontánea, sobre todo si el enfermo tenía ya predisposición hereditaria.

Hay que ver y considerar lo desgraciado que se encuentra en todas las condiciones favorables para obtener, por ejemplo, una cartera, y no lograrlo á pesar de circular por sus venas la sangre de los más ilustres y exclamados predestinados, y sin embargo, contemplarse después a una porción de señoritos hechos de repente que ni por soñación podían imaginar llegar á sentarse en el banco azul.

¿No da eso rabia y hasta la patuleta si ustedes me apuran un poco? ¿Mejor que si si hubiese esos sanatorios que se curan estos casos de hidrofobia parlamentaria podrían tratarse con éxito, y se evitarían los estragos y peligros consiguientes, ni habría que sacar á cada instante el Cristo de la Fe ministerial para librarse de semejantes acometidos.

Los infelices hidrófobos de provincias que han venido á someterse al tratamiento antirrábico, tienen el consuelo de que se curarán, pero los rabiosos de la política no tienen ¡pobrecillos! esa esperanza, y están siempre abocados á dar el estallido hidrófobo en pleno hemisférico.

Y si no se trata de cosas tan tristes, sería hasta un espectáculo divertidísimo ver cómo estos desventurados políticos atacados de la rabia constitucional se muerden y pelean con el mayor encono, hasta que rendidas de fatiga, en el paroxismo del furor estiran la pata, vamos al decir, ó la meten, es un suponer, dejando tuvulatos á los sedes de la galería.

### Abel Imari.

#### Manto de piedad.

No puede calificarse de voto de confianza el obtenido ayer por el Gobierno con la proposición incidental del Sr. Poveda, que obtuvo 130 votos negativos.

En el curso del debate declaró el Presidente del Consejo de Ministros, que los Gobiernos parlamentarios necesitan de la confianza de la mayoría y que *urgía SABER* si el actual Ministerio la tiene.

Confesión tan extraordinaria, dejó verdaderamente confusos á los Diputados ministeriales y determinó el desbarajuste ineficaz que se desarrolló inmediatamente después de pronunciadas esas irreflexivas palabras.

¿Cómo (decían indignados importantes representantes de la mayoría) el Gobierno no sabe si cuenta con la confianza nuestra? Entonces ¿por qué está en el banco azul? Cuando los Gobiernos parlamentarios tienen esas dudas, se van. Pero ¿qué se pretende el jefe del Gobierno que esos 130 votos que desecharon la proposición incidental, pueda considerarlos favorables á su política? ¡Nada más erróneo!

Esos 130 votos, sin ninguno enfrente, no significan sino miedo á un cataclismo ministerial, que sobrevendría indiscutiblemente, si este Gobierno, presfaldó quien quiera, tuviese que marcharse á los ocho días de constituido, sin haber votado los presupuestos.

La mayoría parlamentaria no ha dado un voto de confianza con el acto de ayer; lo que ha hecho es cubrir la caída del Gobierno con el manto de la piedad, como hicieron también con su padre óbrío los hijos de Noé.

El Gobierno actual está óbrío igualmente. Óbrío de soberbia, de inmodestia, de presunción, y está en tierra sin poderse valer, víctima de sus propios errores.

No, no es eso un voto de confianza, sino un voto de miedo, de recelo, de angustia mortal. Y si el jefe del Gobierno hubiese dicho con toda sinceridad, que los Gobiernos parlamentarios necesitarían de la confianza de la mayoría para vivir, ya habría dimitido en masa, porque esa votación es

deficiente, artificiosa, nada seria y muy convencional.

Si el Presidente del Consejo de Ministros es hombre de convicciones arraigadas, gobernante serio, debe aceptar los hechos y retirarse con la gallardía propia de los grandes.

Aceptar como buena esa votación, implica una depresión del carácter, una humillación de la voluntad, un acomodamiento impropio de los hombres superiores.

Conservar el poder en tales condiciones y circunstancias, es doblegarse al convencionalismo y tirar por la ventana los laureles de la integridad moral, conquistados á costa de tantos sacrificios y valentías.

### NAVEGACION SUBMARINA

Reseña histórica.

Para nosotros, como indudablemente para el noventa por ciento de la humanidad profana, la idea de navegar bajo la superficie de las aguas, si no absolutamente moderna en su concepción, éralo en aplicación; error crasísimo de que nos saca la interesante obra que bajo el título de *Navegación Submarina*, acaba de dar á luz un escritor inglés, M. Alan H. Burgoyne. La obra contiene la descripción del asunto indicado en el título desde tiempos bastante remotos, y dedica buena parte del final á explicar teorías del autor sobre aplicación, incluyendo materias como inmersión, estabilidad, orientación, seguridad, fuerza motora y clase de armamento comparando dos sistemas de «submarinos», ya bastante conocidos, y el de «submergibles» que podríamos calificar de «anfibios» buques sugeridos como á propósito para operar sobre la superficie y sumergirse únicamente en momentos necesarios, como para perderse de vista y desorientar al enemigo.

Más de un lector se sorprenderá al enterarse de que, según Aristides, Alejandro Magno empleó aparatos submarinos contra Tiro, 332 años antes de la era cristiana. Subsecuentemente se repitieron los experimentos, incluyendo uno en Telemada, en 1150 de nuestra Era, otro en España, en 1539, (por Blasco de Garay), que atrajo la atención del emperador D. Carlos, y varios en Inglaterra y otras partes; pero la carencia de detalles es absoluta, y el autor les considera de la misma ó parecida categoría que las escafandras actualmente usadas por los buzos.

A Cornelio Van Drebel adjudica el autor el mérito de haber dado forma al primer submarino, propiamente dicho, en 1620. Van Drebel fue un holandés muy entendido en filosofía y ciencias naturales. Su invención era de madera, empujada por remos, é ingenio una composición líquida para conservar el aire y mantenerle siempre respirable. Murió en 1634 sin acabar su invento ni transmitirlo á la posteridad.

La idea de un submarino metálico proviene de dos frailes de la Orden de Mínimos, y uno de ellos, el padre Marsenne fué el primero en aconsejar se diese á embarcaciones de esta clase la forma de lanzadera, para facilitar sus movimientos, asemejándolos al pez. La primera patente de embarcación submarina fué sacada en Inglaterra por cierto Ricardo Norwood en 1632, dos años antes que emitiesen su idea los mencionados frailes, que eran franceses, como franceses fueron casi todos los que discurrieron sobre la materia hasta la última década del siglo XVII.

En la oficina inglesa de patentes está archivada la petición de un tal John Holland, fechada en 1861, siendo curiosa coincidencia que el Gobierno inglés acaba de aceptar el *John Holland*, de invención reciente, como el tipo más adelantado de submarino. Otro inglés, John Leithbridge, anunció en 1715 haber resuelto los problemas de estabilidad, horizontalidad y visibilidad en un submarino de cobre, con el que se experimentó por muchos años sin llegarse á resultado. En 1720 trató de utilizarse un submarino Leithbridge para sacar los tesoros procedentes de los galeones españoles hundidos en Vigo en una batalla naval con los ingleses. Sabido es que la fantasía popular supone sumergidas en la bahía de Vigo inmensas riquezas, que únicamente el «Capitán Nemo» pudo encontrar ayudado por Julio Verne. Los esfuerzos del submarino Leithbridge fueron infructuosos en Vigo, lo mismo que en Marsella, empujados con igual propósito trece años más tarde.

Ya en 1768, un francés, Roger Doligny, había propuesto á Luis XIV una embarcación á propósito para «destruir Escuadras enemigas, etc.», pero la idea no fué puesta en planta sino en 1773 por David Bushnell, ingeniero americano, cuyo aparato se llamaba el *Turtle*, y de acuerdo con el nombre, tenía forma de tortuga, lo que, si no velocidad, le daba estabilidad.

Era metálico, y llevaba una granada de pólvora, con la que se intentaba hacer daño al enemigo.

Recuérdase al efecto, que habiendo obtenido permiso del General Parsons, trató Bushnell de volar una fragata inglesa de 64 cañones, anclada frente á Staten Island durante la guerra de independencia.

El plan, puesto en práctica entre mil peligros no tuvo el resultado que se deseaba, mas con todo, la granada reventó cerca de la fragata y los tripulantes pensaron por un momento que el abismo los envolvía y tragaba.

Sillón de Valmer, francés, propuso al Ministerio de Marina de su nación, en 1780, un plano de submarino, algo semejante á un barril terminado en punta por las dos extremidades, forma que actualmente lleva esa clase de construcciones.

Algo más tarde, durante el período revolucionario, otro francés, Beaugenot, propuso al Gobierno la construcción de un submarino, en que se comprometía á entrar en el puerto de Londres, hacer astillas la Escuadra inglesa y volver á Francia tan campante.

Para ello no necesitaba más que cinco ó seis tripulantes y un cañón, de cuyo sistema no se dijo nada.

Hasta 1795, todos los planos, menos dos ó tres, comprendían remos como fuerza impulsora, y las excepciones eran mudas como las de vapores de río, volutas á mano.

En dicho año, Armando Malziere, francés, presentó al Comité de Salud pública el plano de un submarino de vapor, cuyos medios de propulsión debían ser remos, funcionando bajo el principio de las alas de un pájaro.

Unos remos debían servir para hacerle navegar y otros para sumergirlo. Numerosas fueron las proposiciones hechas al famoso Comité, to-

das encaminadas á suprimir de los mares el pabellón británico.

Los trabajos del célebre menáncico Roberto Fulton en materia de aplicar el vapor á la navegación por la superficie obscurecen sus esfuerzos para resolver el problema submarino. Esto no obstante, los hizo muy grandes, y llegó llamar la atención del Directorio francés y luego de Bonaparte, quien, en 1800, nombró una Comisión de tres eminentes sabios, Laplace, Moigne y Volney, para que examinasen los planos del inventor, y dió á éste una gratificación de 2.000 pesetas para que continuase los experimentos. Fulton experimentó en el Sena y en Brest, donde en cierta ocasión permaneció á bordo de su *Nautilus* cinco horas bajo el agua sin el menor inconveniente. Lo único que pedía era una gratificación por cada buque enemigo que destruyese, reembolso del coste de su buque 8.000 pesetas, y declaración de belligeridad para que ni él ni sus compañeros pudiesen ser ahorcados como piratas, caso de apresarse.

Inclinábase el Gobierno á satisfacerle, pero la cuestión de belligeridad le fué fatal. Impeñáronse los jefes de la Marina en que los métodos de guerra submarinos propuestos por Fulton no eran propios de gente valerosa y caballeriza, y de este modo se perdió, en concepto del autor, la oportunidad que pudo haber hecho posible el sueño dorado de Bonaparte, la invasión de Inglaterra. Fulton regresó á los Estados Unidos, donde construyó el *Mudo*, cuya máquina no hacía ruido, y murió en 1815, antes de completar las últimas pruebas.

A Napoleón le fueron presentados muchos proyectos de la clase, que nunca miró con descuido, mereciendo alguna atención el *Nautilus* ideado por dos hermanos Conness, y algo semejante al *Mudo*, de Fulton, con la diferencia de que para navegar á superficie tenía una vela triangular, que se plegaba para la sumersión, y entonces se navegaba á remo. Un americano excéntrico, el capitán Johnson, construyó en 1821 un submarino de 100 pies de largo en el cual, dijo ir á Santa Elena y rescatarla al emperador.

El mismo Johnson propuso á las Cortes de Cádiz votar toda la escuadra francesa cuando la invasión de Angulema, y el medio era naturalmente, un submarino. Dicese no haber sido esa la única proposición de la clase recibida por las mencionadas Cortes.

Un magistrado francés, M. Castera, fué quien obtuvo en Francia la primera patente para un submarino de 1827. A diferencia de otros inventos, el de M. Castera no estaba destinado á fines mortíferos, sino que por el contrario, debía ser empleado como salvavidas.

Desde 1840, no han pasado dos años sin uno ó más esfuerzos, la mayor parte por franceses, entre quienes desuellan las del marqués d'Ambrusson, el doctor Payenne y M. Bonet, quienes idearon diversos tipos, todos implicando alguna mejora sobre los anteriores. Otro francés, un tal Alexandre, hizo experimentos de poca consecuencia en el puerto de Nueva York, en 1851.

En el mismo año un zapatero americano llamado Lodner D. Phillips fabricó dos submarinos, con los que experimentó en el lago Erie. Era de forma semejante á cigarros pero muy puntiagudos. En uno de los experimentos el inventor descendió á profundidad en que la presión del agua resultó excesiva para la resistencia de su buque y murió aplastado.

Un alemán, Guillermo Bauer, adelantó más que ningún predecesor suyo la solución del problema. Construyó su primer submarino en Kiel, y habiéndose dejado persuadir por cierto profesor de ciencia, hizo ciertas alteraciones en su buque, á consecuencia de las cuales se le hundió en la primera sumersión, en 1851, aunque no con el inventor dentro, puesto que lo vimos presentar sus planos á los Gobiernos de Austria, Inglaterra y Rusia, en sucesión. La desgracia de Bauer eran los sabios pedantescos. En Londres, á instancias del Ministro Palmerston, Panmore y Scott-Russell, dos sabios, introdujo ciertas modificaciones en un submarino que allí construyó, y en la primera prueba se hundió el buque, ahogándose mucha gente, aunque no él. En Rusia construyó el *Diablo Marino*, que mereció la aceptación del Almirantazgo en 1855.

Los adelantos introducidos por Bauer comprendían mayor suma de estabilidad, horizontalidad y habitabilidad y soltura hasta entonces desconocida en el manobrar. Durante las festividades de coronación de Alejandro II, en Septiembre de 1856, permaneció sumergido en Kronstadt durante cuatro horas, con una banda de cuatro músicos que, al primer cañonazo del saludo imperial tocó el himno nacional ruso. Más de ciento treinta experimentos hizo Bauer en Rusia, hasta que, después de algunos infortunios, se le agotaron los recursos, y en 1855, salió de Rusia y cayó en completo olvido. Su embarcación está hundida en el puerto de Ochoda.

La guerra civil americana, de 1861 á 1865, ofrecía ancho campo á la navegación submarina. El Norte prescindió por completo de este recurso; pero el Sur comprendió el partido que podría sacarse y experimentó. Los resultados más palpables vieron frente á Charleston en la noche del 17 de Febrero, 1864. Poco antes de las nueve, el oficial de guardia en la *Housatonic*, hermosa y recién construida fragata del Norte, distinguió un objeto sospechoso parecido á una tabla rasa, moviéndose en dirección de la fragata. Dos minutos después ofase una espantosa detonación, daba la fragata un violento salto en el aire y hundíase, matando la mayor parte de la tripulación. No habiéndose hallado traza de los agresores, supúose que durante la confusión habían huido y púesose en salvo. Tres años después, buzos enviados á reconocer la fragata hundida, descubrieron el misterio. Adherido á un costado, clavado en el agujero que un torpedo había perforado, estaba el submarino confederado *David* con los nueve cadáveres de su tripulación, atraído por la succión del agua al penetrar con irresistible trepel en la fragata.

La historia de la navegación submarina, á partir de la última década del siglo XIX, es harto familiar á todos, y los detalles que sobre el particular de Mr. Burgoyne no se acomodan á un estudio condensado, haciéndolo casi imposible la exuberancia técnica del autor, por lo cual es oportuno pasar á la segunda fase de la obra que trata de la aplicación práctica de los adelantos hechos.

### Historia de la Marina de guerra.

XXII

Desde los primeros tiempos de las Armadas de la Edad Media, los ballesteros y hombres de armas tenían como uno de los







LAS CORTES SENADO

Sesión del 15 de Diciembre.

Da principio la sesión a las tres y media, presidida por el Sr. Azcárraga.

En los asuntos muy pocos senadores. En el banco azul, el Ministro de Gracia y Justicia.

El Sr. Morayta presenta varias enmiendas al capítulo 9.

Retira una enmienda y la Comisión acepta otra.

También se acepta otra de D. Melquíades Álvarez.

Igualmente acepta otra del Sr. Suárez Inclán.

Últimos telegramas

Después de la salida de los soberanos para Villavieja el Sr. Hintze Ribeiro, los ministros de la Guerra y de Marina, y otros muchos personajes políticos fueron ayer a bordo del Good Hope, donde se improvisó, un baile.

La escuadra inglesa sale hoy para Inglaterra.

El domingo se celebrará en ésta el banquete en honor de los amigos de Maura; se cree que asistirán unos mil de todas las clases sociales.

El acto caerá de carácter político.

El Correo de los Estados Unidos se hace cargo de aquella nación sobre la nueva república de Panamá, para declarar que esta solución solo tendría razón de ser si surgieran dificultades internacionales para la vida independiente del nuevo Estado.

El agregado militar de la Legación japonesa en esta capital marchará al Japón a fines del mes corriente. Según el periódico La Capitale, la retirada de los agregados militares japoneses de las potencias es muy comentada en los círculos diplomáticos.

La prensa japonesa espera que la disolución del Parlamento japonés contribuirá al mejor resultado de las negociaciones diplomáticas seguidas entre Rusia y el Japón.

En el Consejo de Ministros celebrado en el Palacio del Eliseo ha sido autorizado el de Instrucción pública para presentar al Parlamento un proyecto de ley creando en la Facultad de Ciencias de París una nueva Cátedra de Física general.

El Director general de Agricultura al Ministro de Obras públicas.

Después de mi telegrama de esta mañana desde Espeluy, y a poco de llegar a Jaén, supe que el desmoronamiento había ocurrido a cuatro kilómetros de la estación de Luque-Baena, provincia de Córdoba, al tren Correo de Málaga 101, y en la tarde de ayer sábado 12, a las diez y seis horas y quince minutos.

Los heridos habían llegado aquí a Jaén, en un tren de socorro, a las cinco de la mañana de hoy, quedando en Baena los tres muertos, que serán enterrados mañana lunes.

Pasó a este Hospital a visitar a los heridos, y se encuentran perfectamente asistidos, y son:

Manuel Tomás, maquinista que conducía el tren 101, muy grave con muchas contusiones y quemaduras en vientro y piernas, de segundo y tercer grado.

José Calderón, conductor directo de la línea de Bobadilla a Algeciras, con una pierna rota, y Juan de la Hoz, guardafreco, con heridas en la cabeza.

Los muertos son: Miguel García, jefe del tren, Antonio Vilches, fogonero, y Antonio González Alfonso, cabo del Regimiento de África.

La vía quedó expedita a las trece para el paso del correo de esta tarde, sin que haya habido necesidad de traspaso.

El hecho fué el siguiente: El tren 101 salió de la estación de Luque-Baena con treinta y un minutos de retraso, y a los 4 kilómetros justos de la estación descarriló todo el tren sobre un terraplén de 12 metros de altura y en curva, cayendo la máquina, tender y diez vagones por el terraplén.

Solamente quedaron sobre el terraplén, pero descarrilados, dos vagones.

El tren llevaba 21 personas. Los muertos fueron tres. Los heridos graves tres, y los leves, seis.

Al saber que se habían prestado los auxilios posibles con la mayor prontitud, que la vía quedaba expedita y que el subdirector de los Andaluces, Sr. Saenz de Jubera, se dirigía aquí en el tren 101 de esta tarde, suspendí mi salida, telegrafando al ingeniero jefe de la cuarta división, Sr. Cuadrado, para que le acompañase en unión del ingeniero cargado de la línea, Sr. Padilla, prefiriendo hablar con ellos esta noche a llegar al lugar del suceso sin luz del día y cuando nada había ya que hacer allí.

El subdirector, director interino de los Andaluces, por estar el propietario en París, sostiene, como es natural, que no pueden determinarse causas que hayan podido originar el siniestro.

Los ingenieros de la División creen que las lluvias de estos últimos días han podido producir algún asiento en la vía; que el día 10, última vez que fué inspeccionada, estaba en buenas condiciones, y unido esto a los indicios que existen para creer que el tren llevaba excesiva velocidad y el hecho de ir descendiendo por una pendiente de uno y medio por ciento, en una curva de 400 metros de radio, sobre un terraplén de terreno arqueado, son motivos bastantes a explicar lógicamente el siniestro.

Mañana temprano salgo para Luque-Baena, con el fin de procurar esclarecer los indicios que existen de exceso de velocidad, y al regresar por la tarde daré cuenta a V. E. de la investigación, comenzándose hoy el expediente de responsabilidad.

No terminaré este despacho sin pedir autorización al señor Ministro para ir el martes a Menjíbar y tomar las medidas encaminadas a librar del arrastre del Río Guadalquivir a una gran parte de las maderas incautadas de las maderas incautadas de las cortas fraudulentas de los montes del Estado Poyo de Segura y Malozas de Santiago, que corren grave riesgo por la crecida que se inicia en el río.

Si V. E. lo cree, como yo, preciso, tendré que retrasar el regreso ahí por no poder salir hasta el miércoles por la noche.

Espero sus órdenes.

Ayer se tuvieron noticias de que los heridos habían llegado a Jaén en un tren de socorro, siendo asistidos con todo el esmero que requiere su estado.

El de algunos días ellos es sumamente grave, sobre todo el del maquinista Manuel de Tomás.

En las oficinas de los ferrocarriles andaluces no se tenían ayer otros datos que los publicados por la prensa.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Sesiones dobles.

Al Gobierno le corre por lo visto mucha prisa tener aprobados los presupuestos, y como para conseguirlo no se atreve a ir a la sesión permanente, se dispone a limitar lo hecho por el Sr. Villaverde, celebrando sesiones dobles en el Congreso.

Ayer se celebraron las sesiones encaminadas a ese fin, celebrando el Sr. Maura una conferencia en el Congreso con el señor Salmerón.

En esa entrevista parece que se mostraron de acuerdo, en que en vez de declarar el Congreso en sesión permanente, cosa que equivaldría a una reunión fatigosa de dos o tres días, se apelase a las sesiones dobles, celebrando una de tres a siete y otra de nueve a una de la madrugada.

En el Senado la discusión de los presupuestos está mucho más atrasada que en la Cámara popular, pero para evitar a los graves abucos del país la molestia de las sesiones dobles se prorrogarán las ordinarias por dos o tres horas hasta que aquellos sean aprobados.

Aumentos aprobados.

La Comisión de presupuestos del Congreso ha acordado incluir en partida correspondiente 2.500.000 pesetas como aumento a la subvención a las Juntas de obras de los puertos.

El Congreso aprobó ayer tarde la enmienda del Sr. Sala (D. Alfonso), aumentando en 12.000 pesetas la cantidad consignada para material de las escuelas de Vigo, Tarrasa y Cartagena.

Sesiones nocturnas.

El Presidente del Congreso conferenció a primera hora de la tarde con los jefes de las minorías a fin de conocer su criterio sobre el propósito del Gobierno de celebrar sesiones dobles, con objeto de tener aprobados los presupuestos para el día 20 del actual.

La opinión de los consultados fué favorable a los deseos del Gobierno, y en vista de ello el Presidente de la Cámara, momentos antes de entrarse en el orden del día, preguntó si se acordaba celebrar sesiones nocturnas dedicadas a la discusión de los presupuestos, contestándose afirmativamente.

En su consecuencia, las sesiones de la tarde se suspenderán a las ocho de la noche reanudándose a las diez a partir de esta noche.

Créese que las sesiones nocturnas se prolongarán hasta la una o las dos de la madrugada.

La Comisión de presupuestos.

Con objeto de continuar el estudio del articulado de los presupuestos se ha reunido esta tarde en la Cámara popular la Comisión de presupuestos.

En el Senado se han reunido las Comisiones mixtas de los presupuestos de Gobernación y Guerra, pero no ha podido adoptar acuerdos por no estar presentes todos los que las forman.

Los demócratas.

La minoría liberal democrática del Congreso se ha reunido esta tarde en una de las secciones, para cambiar impresiones sobre el curso de los debates parlamentarios.

Combinación de Gobernadores.

Tan pronto como regrese el Rey de Portugal, pondrá a su firma el Ministro de la Gobernación una combinación de Gobernadores, en la que parece entrarán bastantes provincias.

No obstante lo que en contrario ha venido diciéndose en dicha combinación no figurará el Gobierno de Barcelona.

Los Diputados marinos.

Esta tarde se han reunido en el Congreso los Diputados que son marinos, con objeto de estudiar el artículo de la ley de presupuestos por el que se reconoce derechos pasivos a las clases de Contramaestres, Condestables y Practicantes de la Armada en lugar de los premios de constancia que antes percibían.

Los reunidos se han mostrado completamente conformes con dicha reforma, que viene a satisfacer por completo las aspiraciones de los interesados.

Las sesiones.

No han ofrecido interés ninguno las sesiones celebradas esta tarde en las Cámaras.

En el Congreso la desanimación ha sido grande y muchos Diputados en vista de que el Gobierno se dispone a aprobar los presupuestos a toda prisa para dar el cese a sus provincias sin esperar a que se realicen los deseos del Gobierno.

NOTICIAS

Ha marchado a Cádiz con objeto de esperar allí el regreso de la embajada comercial el señor Puigdollers (D. José).

La Unión Ibero-Americana ha acordado hacer un magnífico recibimiento a los Sres. Rábola y Zulueta, independientemente de lo que acuerde el Gobierno.

Una Comisión, compuesta de los Sres. Pinar, Horriado y Noriega, se encargó de visitar al Sr. Maura con este fin.

También el Sr. Puigdollers conferenció con el Sr. Maura antes de salir con dirección a Andalucía.

El jefe del Gobierno desea tributar a los comisionados su homenaje cuando regresen a Madrid.

Han comenzado en el ministerio de la Guerra los trabajos preliminares necesarios para el plantamiento de las reformas que figuran en el presupuesto para el próximo año.

EN LAS CAMARAS FRANCESAS

La comisión de Negocios Extranjeros de la Cámara de diputados ha empezado el examen de la proposición del Sr. Jaurés relativa a la acción de Francia en Marruecos.

Dicha comisión ha encargado al Sr. Hubert que prepare su informe sobre este asunto, decidiendo a la vez ir el viernes al Sr. Jaurés.

Cámara de los Diputados.

Disútese el proyecto de ley adoptado ya por la misma y modificado por el Senado para la ejecución de vías navegables y mejoras de canales, rías y puertos.

La Cámara adopta después el proyecto relativo al puerto de Dunkerque y Canal del Norte.

Información de Marina.

Se ha dispuesto que en los buques de tercera clase en que como el Ponce de León no hay más que un alférez de navío de dotación que al propio tiempo desempeña la contaduría y habilitación del buque, se confiera el mando de la brigada de Marinería al Teniente de navío, segundo Comandante del mismo, pero sin opción a gratificación por aquel orden, conforme a lo dispuesto en la Real orden de 9 de Febrero de 1894.

De acuerdo con lo informado por la Junta Consultiva de la Armada, se ha resuelto que se consigne en los presupuestos que se presenten para el año 1905 la cantidad de 5.000 pesetas para el Arsenal de Ferrol, y la que se estime proporcionada para los de Cádiz y Cartagena, a fin de distribuirse anualmente en forma de premios entre las maestranzas de dichos establecimientos; no por medio de sorteo, sino repartidas por lotes a los operarios que más se hayan distinguido durante el año, a propuesta de los Jefes de los ramos respectivos oídos los Jefes de trabajo y de sección, y con la aprobación de la Junta administrativa del Arsenal.

Ha sido dado de baja en la lista oficial de los buques de la Armada, el pontón Fernando Poo.

En el Ministerio de Marina se ha recibido hoy un telegrama participando que el crucero Río de la Plata llegó ayer sin novedad a Jamaica y continúa viaje a Nueva Orleans.

Han sido nombrados: Cura párroco del Ferrol, al Capellán mayor D. Vicente Torres; idem de Cartagena, al idem D. Manuel Vargas; jefe de la Clínica del Hospital de San Carlos, al Médico mayor D. Francisco Topete; idem de Cartagena, al idem D. Rafael Moya; Auxiliar de la Inspección de Sanidad, al Médico mayor D. Federico Montalvo; agregado a la jurisdicción de Marina de esta Corte, al Médico D. Francisco Moreno, y Fiscal del Departamento de Cádiz, al Teniente auditor E. Pedro de la Calleja.

Hundimiento de una cueva.

A la una de esta madrugada se recibió aviso telefónico en el Gobierno civil, dando cuenta de que en los desmontes del cerrillo de San Blas, inmediaciones del cuartel de María Cristina, había ocurrido un hundimiento, quedando sepultados varios golfos de los que por allí pululan, algunos de los cuales habían sido extraídos con varias heridas, existiendo además la suposición de que hubiera resultado algún muerto.

El sereno del paseo de Atocha, José Fuertes, dijo sobre poco más o menos lo siguiente: «Serán próximamente las doce y media de esta noche, cuando llegamos a mí corriendo y llenos de pavor varios golfos, los cuales me manifestaron que estando ellos durmiendo en las covachas del cerrillo de San Blas, fueron despertados por un ruido extraño, que al principio no supieron a qué atribuir, pero que más tarde vieron que era producido por agua y trozos de tierra que caían encima de donde dormían.

Se levantaron apresuradamente, y cuando empezaron a correr se desplomó una gran masa de tierra y barro, que sepultó a varios de ellos.

Yo, entonces, di a los golfos que vinieron pidiéndome auxilio, varias palas y azadones que había en las obras de una zanja próxima adonde estábamos. Nos dirigimos todos hacia el cerrillo de San Blas, y allí, auxiliados de varios agentes de Orden público, empezamos a hacer algunas excavaciones, que dieron por resultado sacar de entre los escombros tres golfos heridos que condujimos al cuartel de María Cristina, donde les fueron prestados algunos auxilios.

Supúse que serían veinte los golfos cobijados.

Con las lluvias de estos últimos, las que por cierto han sido causa del hundimiento de tierra debajo del cerrillo de San Blas verdaderamente imposible.

Después de estar en el lugar del suceso nos dirigimos a la Casa de Socorro del distrito del Congreso, en donde no se hallaban los heridos.

El médico de guardia manifestó que él había sido avisado por teléfono, pero solo para que facilitara camillas en que fueran conducidos desde el cuartel de María Cristina al Hospital Provincial los tres heridos arriba citados, uno de los cuales lo es de gravedad.

De los restantes el uno resultó con todo el número derecho fracturado y el otro con varias lesiones en la pierna del mismo lado.

El Juzgado de guardia estuvo en el Hospital Provincial para practicar las oportunas diligencias.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

FONDOS PÚBLICOS

4 por 100 perpetuo interior

Plata corriente

Al contado

Serie F. de 50.000 pta. nominales

Acciones del Banco de España

Cédulas hipotecarias

Compañía Arrend. de Tabacos

Otros valores

CAMBIO SOBRE EL EXTRANJERO

París a la vista (descontado) 60,00

París 15.—Apertura de la Bolsa de hoy

BOLEÍN

A LAS CUATRO Y MEDIA

Diarrreas, Vómitos, Gastralgia

SALICILATOS

DE BISMUTO Y CERIO

ESPINAR

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

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

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

Al por mayor: Laboratorio de J. G. Espinar

SEVILLA

Pídase en todas las Droguerías y Farmacias.

Espectáculos para mañana.

Real.—A las 9.—Sansón y Dalila.

Español.—A las 8 y 3/4.—La desequilibrada.

Lirico.—A las 9.—La tempestad.

Princesa.—A las 8 y 1/2.—La Charra Las vecinas.

Zarzucla.—A las 8 y 3/4.—Las Brujas—La caprichosa.—Venus-salón.—Toledo.

Moderne.—A las 8 y 3/4.—Buen hallazgo (raprise).—La inclusera.—La Camarona.—La inclusera.

Cómico.—A las 8 y 1/2.—El piano mudo.

El duo de la africana (Debut de la señorita Albalat).—El juicio oral.—Gillermo tell.

Novedades.—A las 8 y 1/2.—Llampa dorada.

Apolo.—A las 8 y 3/4.—La revoltosa.

El puñal de rosas.—El terrible Pérez.—La reina mora.

Price.—A las 8 y 3/4.—La muñeca.—Regalo de dos millones.

Lara.—A las 8 y 3/4.—Al natural.—Segundo acto de la misma.—Misterio a rotulador.

Estiava.—A las 8 y 1/2.—Un valiente.—Cuerpo de un nido.—Feucha—Jugarlo Lagartillo.

Comedia.—A las 9.—La vida íntima.—El pato.

Rouca.—A las 9.—Couples, bailes.—La boda del diablo.—Fornarina.—Reine Anita.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Venosa 5.



# 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, 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 aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).  
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.  
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Plasencia (Plasencia de las Armas C.ª Ld.-Plasencia-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.

## IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURDEOS.

Se admite carga a flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

## ¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

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

22, Arenal, 22. Teléfono, 261.

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 fieltro.  
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 preferido para el decorado de lujo.

## 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.—E. Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—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

## COMPañIA TRASATLANTICA

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

LÍNEA 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 Pacífico.

LÍNEA 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.

LÍNEA 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, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Carúpano Trinidad y Guayana, con trasbordo en Curacao.

LÍNEA 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.

LÍNEA 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.

LÍNEA 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 África y Golfo de Guinea.

LÍNEA 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.



## AGENCIA DE BUFETE

CONTIENE: Facturas de monedas.—Sistema decimal.—Cambio con el extranjero.—Hedra de rúbrica, de Laitras, de Paguros.—Bis de Laitras.—Bis de Correas, de Pasajes para, de Telegrafos, de Arbitrio, de Consumos y de Cédulas personales.—Bis de Madrid con todas las curaciones que encierra.—Bis de billetes para gastos de todo los días.

CANTOS CERCENOS COMPLETOS

EN MADRID

1, 1.50, 2 y 3 plas.

EN PROVINCIAS

1.50, 2, 3 y 4 plas.

CANTOS CERCENOS COMPLETOS

EN MADRID

2, 2.50, 3 y 4 plas.

EN PROVINCIAS

2.50, 3, 4 y 5 plas.

Ediciones especiales para las provincias de Asturias, Galicia y León, Orense, Lugo, Pontevedra, Vigo, Santiago de Compostela, Tineo, Uviéu y Zamora, con tarifas y referencias indispensables para los habitantes de cada provincia.

## A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1857. Berlin-Tegel. 8.500 empleados.

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

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

Bombas para traidas 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

CHOCOLATES FINOS

CAFÉS AROMÁTICOS

VENANCIO VAZQUEZ

DESPECHO, CUATRO CALLES

## 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

PRESILLAS tejidas con patente de invención para JEFES y OFICIALES de la ARMADA. FÁBRICA DE GALONES DE ORO Y PLATA DE Leandro Badía. SUCESOR DE BUGUÑA Y BADIA. Casa fundada en 1783. BARCELONA ANCHA, 49. DE VENTA EN MADRID, CARTAGENA, SAN FERNANDO. Juste Gómez, M. Escobar, S. Coop.\* Ejér.\* y Arm.\*

Influencia del poder naval en la Historia POR A. T. MAHAN Traducción de los tenientes de navío D. JUAN CERVERA Y JÁCOME y D. GERARDO SOBRINI Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente. Forma un volumen en 4.º de 720 páginas. PRECIO: 12.50 PESETAS

Dr. Morales 35 años especialista en sífilis, venéreo, esterilidad é impotencia. Carretas, 39, principal, Madrid.

TÓNICOS GENITALES DEL DR. MORALES Células piloras para la segura curación de la debilidad, espermatocoria y esterilidad. Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el asombro de los enfermos que las usan. Venta en las principales boticas á 30 reales caja, y por correo. Doctor MORALES, especialista. Carretas, 39.—MADRID

Boletín Oficial del Fomento Naval. Este Boletín, que se publica y reparte gratuitamente por la Comisión Ejecutiva de la Junta permanente de FOMENTO NAVAL, se sirve á todo el que lo solicite de la Secretaría de la Junta, en el Ministerio de Marina. Publicará todo lo respectivo al SEGUNDO CONGRESO NAVAL que se celebrará en Madrid el 17 de Mayo de 1904, y cuyas sesiones inaugurará S. M. el Rey D. Alfonso XIII.

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

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.

LA FORTUNA Chocolates 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.

Esto es muy importante 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 á la calle de Carretas).—Antes de comprar visítense este establecimiento, en la seguridad de encontrar precios más ventajosos que en ninguna otra casa.—Al por mayor grandes descuentos.—Exportación á provincias.—Contratas para el Ejército, Hospitales y Colegios. ATOCHA, 8, 10 y 12. (Frente á la calle de Carretas.) (Antes plaza de la Cebada, 1.)