Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 10.897 | Redacción y Administración, | Madrid, Lunes 25 de Enero de 1904. | Calle de las Veneras, 5 | Dos ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

Hablando del arquitrabe

Nuestro estimado colega *El Globo*, que nos ha resultado el más *marinoofbo* de los periódicos madrileños, en un artículo que hoy publica titulado *Ante el proyecto de Escuadra*, entra á saco por la historia de la Marina española, haciendo botín de datos á su gusto, á fin de demostrar que cuanto en el siglo pasado se gastó en Marina fué un despilfarro inútil y que para nada, después de tal enseñanza, debe España preocuparse de la defensa marítima, siendo, por tanto, la mayor de las locuras lo que intenta el Gobierno actual con su proyecto de Escuadra, que tendrá por resultado tirar de nuevo al mar los millones que en ella se empleen.

El colega, que debe haber leído con algún desorden el relato de los hechos que constituyen la historia de la Marina de Guerra española durante el pasado siglo, aún no escrita en conjunto, se atreve á decir que la Marina en el reinado de Fernando VII fué un tragadero insaciable de millones, á pesar de hacer mención de los cortes de cuenta de sesenta meses, y consignar que en aquel tiempo los jefes de Escuadra vivían pidiendo limosna.

Incongruencia semejante no es preciso comentarla.

Pero donde verdaderamente pierde *El Globo* los estribos es al hablar de la restauración de la Marina por el Gobierno de la Unión liberal en 1858, que colocó á la Nación por sus armamentos navales en el quinto lugar entre las del mundo, que permitió la gloriosa campaña del Pacífico y lo que indudablemente ignora *El Globo*, que el año de 1873, cuando ocurrió el conflicto con los Estados Unidos, por la captura del *Virginius*, aquella República no se decidiera entonces á intervenir en Cuba por su inferioridad naval respecto á nosotros, y eso que desde 1868 nuestra Marina no había puesto ninguna nueva quilla, coincidiendo esta paralización en su desarrollo con la época de mayor transformación en el material flotante de guerra.

El apasionamiento de *El Globo* al censurar la obra del levantamiento de la Marina por el Gobierno de O'Donnell, que echó de ver su necesidad en la campaña de Africa, llega al extremo de decir que se construyeron de madera los buques de combate, cuando *Napoleón construía ya fragatas con coraza é Inglaterra poseía otras como la «Merrimak»*.

Con decir que Inglaterra NO HA TENIDO JAMÁS UN BUQUE DE ESTE NOMBRE y que tan pronto como Francia, que fué la primera nación que construyó blindados, iniciándolos en su flota con la *Gloire*, que copió Inglaterra al construir la *Warrior*, inmediatamente nosotros ordenamos en 1862, en los mismos astilleros en que esas naciones construyeron dichos buques, la construcción de la *Numancia* y de la *Victoria*, que fueron seguidas por la de la *Tetuán*, *Zaragoza* y *Arapiles* en nuestros Arsenales, bastará para demostrar la ligereza con que trata estas cuestiones *El Globo*.

El año de 1865 vino la *Numancia* completamente lista y fué á unirse á la Escuadra del Pacífico, sirviendo nuestro buque de experiencia al mundo, para este nuevo tipo de construcciones, respecto á condiciones marineras y navegaciones largas por toda clase de mares. Como se vé, los gastos hechos por la Unión liberal para el fomento de la Marina no fueron estériles, y gracias á ellos pudimos conservar las colonias durante el período revolucionario, la guerra cantonal y la carlista, que comprometieron, como todo el mundo sabe, la existencia de España.

Con el mismo desconocimiento habla el colega de la falta de proporcionalidad entre los buques grandes de combate y los pequeños para otros servicios en aquella época, atribuyéndolo al afán de tener mayor cantidad de personal empleado y al afán en la Armada, de que *la Marina fuese para los marinos*. En todas las épocas, en las naciones marítimas ha existido esa desproporcionalidad y mucho más en las coloniales, donde se necesitan cañoneros de diversos tipos de poco tonelaje y gasto, para los servicios de guarda costas, como asímismo en la Metrópoli para igual cometido y vigilancia de la pesca. Compárese, actualmente, la proporcionalidad en todas las Marinas del mundo entre el número de buques de combate y los de servicios especiales y se verá que es aún mucho mayor de lo que nunca ha sido en España.

En cuanto se refiere á las estadísticas de cifras de gastos que el colega saca del *Anuario Estadístico de 1859*, que no conocemos, hemos de decir que son tan inexactas como todas las demás especies del artículo, y que el tal Anuario nos parece bastante sospechoso y poco fidedigno, á juzgar por lo que de él se deduce en el escrito de que nos ocupamos.

Debiendo añadir que si se acumula, por poco que sea, todo lo gastado de cincuenta años á esta parte en cualquiera de los servicios públicos, que sostiene la Nación, se verá que resulta una enormidad, de la que se puede sacar partido para combatir su existencia, del mismo modo que lo hace el colega para oponerse á los gastos de Marina. Esta clase de estadísticas están, hace mucho tiempo, mandadas retirar de toda clase de discusiones.

La causa única de que la Marina en España no haya podido jamás llegar á constituirse y de que resultasen en ocasiones los gastos de su sostenimiento inútiles, como ocurre en este momento, se debe á la intermitencia con que se han hecho siempre en nuestro país, sin haber podido jamás establecer un plazo fijo de desarrollo y mantenimiento de poder naval; pues al gasto inicial hecho en determinados momentos de entusiasmo de propósitos en tal sentido, como ocurrió en tiempo de la Unión liberal, sucedió después un largo período de abandono durante el que tanto por ruina como por transformación del material marítimo, quedó el que poseíamos inútil, desapareciendo la pericia y la práctica en los Arsenales y obligados de nuevo á los grandes gastos que implica toda creación.

De ésta hay necesidad ahora si el país quiere reconstituir su defensa marítima; pero para combatir esta decisión, los que no la estiman conveniente, no nos parece lícito que sea preciso apelar á desfigurar los hechos pasados y sus consecuencias, ni tampoco hablar del arquitrabe en la forma que lo hace el colega.

Basta con estimular el espíritu suicida y antimarítimo del país.

TRÁFICO FLUVIAL

La navegación en el Rhin.

El principal servicio de navegación en el Rhin, se hace por medio de chalanas, de la Compañía «Hamburgo-Americana» que ha sabido por la importancia de su flotilla, por sus modernas instalaciones y principalmente por sus salidas regulares anular á las Compañías que monopolizaban anteriormente este tráfico.

Cada seis días sale de Hamburgo para Ruhrort, Duisbourg, Düsseldoff, Colonia y puertos intermediarios, una gran chalana, y por transbordo, sea en Rotterdam ó en Ruhrort para los puertos más allá de Colonia, incluso Estrasburgo, que es hoy un gran puerto fluvial y Francfort-sur-Mein.

Dicha Compañía tiene también servicio regular á Emden-sur-l'Ems, que es como la puerta de salida del Canal de gran profundidad que va desde esa ciudad hasta Dortmund, en pleno corazón de un país tan industrial como Westphalia.

Tiene también magníficas instalaciones; que con las grandes obras hechas por el Gobierno prusiano harán de este puerto un rival muy terrible de Rotterdam no tardando mucho.

La Compañía Hamburgo-Americana posee mucho material flotante, pudiendo enviar por el bajo Elba grandes embarcaciones de 12.000 y 13.000 toneladas, cuando el nivel de agua en Hamburgo no permite llegar hasta el puerto.

Entre los servicios de alta mar se cuentan 14 chalanas de unas 600 á 700 toneladas de arqueo neto, las más modernas provistas de calderas tubulares de acero, construídas casi todas bajo la inspección especial del Llyod alemán.

Esta navegación es útil tanto por la economía que determina para los viajeros como para las mercancías de todos clases, pues á menudo, un sólo remolcador lleva dos ó tres chalanas, pudiendo dejar, por ejemplo, una en Bremerhafen, llevar otra á Bremen y obtener así una carga simultánea, pagando menos derechos de puerto que un vapor que tuviese que ir á esos dos puertos, y que lo mismo paga por su capacidad yendo cargado de mercancías que de lastre.

Estas chalanas no llevan más tripulación que cuatro ó cinco hombres, y no obstante, pueden con auxilio de sus dos velas, así como por sus buenas condiciones náuticas manejarse perfectamente en la mar, tanto en el mal tiempo, como amarradas uniéndolas á un remolcador.—**X.**

POLÍTICA

EXPECTACIÓN

Abiertas las Cortes, es como si se hubiera abierto la caja de los truenos políticos; porque otra cosa no darán de sí los debates, que ruido en abundancia, aun cuando el provecho para el país sea escaso.

Las discusiones políticas son las únicas que apasionan y entretienen á los desocupados y hay que ver como están las tribunas, cuando se tratan cuestiones como las que ahora van á ser objeto de la deliberación de las Cortes.

En estas luchas parlamentarias, se forman las reputaciones políticas; en ellas es donde se conquistan las carteras y en ellas también es donde, en vez de depurarse las responsabilidades, se descargan como fardo inútil en la existencia pública de los hombres de gobierno.

Decir que la espectación es grande, no es novedad. Interesa á todo el mundo, que los elementos directivos se peleen, anden á la greña, se desautoricen respectivamente y se pongan como hoja de perejil. Las reformas útiles para el país, no llaman la atención.

Esta es la política española; pero siendo mala, ahora es cuando más justificados están sus procedimientos, porque el Gobierno es todavía peor que la política y su permanencia en el poder, es una provocación constante, una perturbación perenne, una trasgresión continua de las conveniencias y deseos del país.

De ahí el ardor con que todos, cada cual desde su respectivo campo, se interesa en el pugilato de ambiciones, osadías y audacias que empieza á desarrollarse en el que por ironía sin duda, se llama augusto templo de las leyes.

Hace ya mucho tiempo, que del parlamento español no salen leyes útiles, aun cuando con el nombre de tales, se sancionen disposiciones legislativas que no tienen otro fin que el de dar á los Gobiernos elementos para sostenerse en el poder.

Quizá el origen de todos los infortunios nacionales arranca de eso, del menosprecio en que los legisladores tienen su verdadera misión. Limítanse á ser fiscales, no á ser legisladores y de ahí, que cada debate político sea una herida abierta en el corazón de la patria.

Ningún gobierno se ha presentado en la representación nacional, con mayor impopularidad que el actual. Al desvío de la opinión une el desdén de las oposiciones y el odio de sus propios correligionarios, pero es porque este ministerio, no representa á ningún partido de gobierno, es solamente una reunión de afortunados que se han repartido el poder para utilizarlo en provecho de sus amigos y paniaguados, no en beneficio del país.

Así no puede haber nada estable; así es como se da la razón y también la fuerza á los partidos extremos, á los enemigos del régimen; y así, en fin, es como se va hundiendo poco á poco en el abismo, la nacionalidad española.

FANTASIAS

BOLAS YANQUIS

Un norteamericano de esos que se pierden de vista, ha fundado una Compañía de gentes que no saben qué hacer de su dinero, para construir por suscripción una torre que exceda del límite atmosférico, como si dijéramos, una nueva torre de Babel.

El objeto de semejante construcción es unir el espacio interplanetario, donde está acumulada en cantidades infinitas la energía eléctrica, á la corteza terrestre, por medio de un cable por donde llegará al planeta toda la fuerza que se necesite para tener luz y calor sin el menor esfuerzo.

Los yanquis no se contentan ya con que América sea para los americanos, sino que quieren que el universo sea también para ellos; una especie de chinos que se figuran que cuanto existe se ha hecho exclusivamente para que lo disfruten ellos sólos.

Pero ese proyecto, calificado de fantástico por los periódicos, tiene creyentes á millares, y el inventor dice muy formal que el supradicho cable podrá llegar á estar suspendido en el aire sin previo roce por el lado cósmico consiga llegar á la línea en que cesa la atracción de la tierra y principia la atracción opuesta.

Don Quijote, con su barquichuelo del Ebro se proponía alcanzar la línea equinoccial, y Sancho llegó á pensar que lo habían pasado cuando investigó en su seno «algo y aún algos» que pudiera comprobar el aserto de su señor; pero estos yanquis dejan en mantillas á nuestro esforzado manchego, porque pretenden sustraerse á la influencia atmosférica que cual una barrera infranqueable convierte á los humanos en prisioneros de este insignificante átomo sideral.

Presume el supradicho yanqui que «dentro de algunos meses» podrá sustraer al espacio infinito unos 150.000 caballos de fuerza, con los cuales podrá disponer de una energía por lo menos igual á la que desarrollan las cataratas del Niágara.

A medida que la conquista del acumulador interplanetario vaya siendo más positiva, se irán perfeccionando los procedimientos y llegará un día en que los buques, los ferrocarriles, los tranvías se muevan con esa fuerza arrancada del espacio; y como se dispondrá de luz y de calor en cantidades inmensas, pero utilizables y graduadas á voluntad, se podrá suprimir el invierno, ó por lo menos el frío.

¡Se acabó el carbón! Pero ¿qué más? Con su sencillo alambre dirigido al Polo se podrán fundir los hielos árticos y llegar al extremo del eje magnético en esquife, ó en podoscaf, porque, como es natural, se acabarán las tempestades, supuesto que fundido el hielo polar no habrá diferencias de temperatura; las capas atmosféricas no efectuarán su renovación, según las respectivas densidades, y los poetas se quedarán sin sus suaves brisas y sus apacibles céfiros.

Lloverá cuando se quiera y acaso la nieve artificial, en cantidades fabulosas, sea un elemento de riqueza. La producción centuplicará y habrá alimentación suficiente para cien veces la actual población terrestre. Dicho se está, que nadie padecerá hambre, se acabarán las luchas sociales, nadie trabajará, porque la naturaleza trabajará por todos.

¡Qué perspectiva, eh! Y todo eso lo consigue el norteamericano de autos con unas pequeñas bolas. ¡Bolas yanquis! He aquí su plan según los periódicos: La torre indicada; de su parte superior, partirá un cable de cobre guarnecido de «bolas» de cobre á trechos de 1.500 metros de suficiente longitud para llegar á la línea neutra, esto es, en que se equilibran las atracciones y las repulsiones. Un poco más allá domina la atracción sideral, un poco más acá la atracción terrestre. El autor del pensamiento cuenta con la atracción opuesta á la de nuestro planeta para tener su aparato suspendido en el aire ¡y venga tela!

Pero, y si dominando la atracción opuesta, se nos lleva *de calle* al yanqui con sus bolas, sus cables y sus torres, ¿qué hacen los accionistas de la Compañía?

Abel Imart.

Pleito perdido.

Júzgase generalmente que la situación gobernante está llamada á desaparecer en breve ante la imperiosa necesidad de reconstruir el partido conservador, maltrecho y desorganizado por la horrible lucha intestina que viene trabajándolo desde que en esta última etapa obtuvo el poder.

El Sr. Silvela se equivocó lastimosamente al aliarse con los residuos del gamacismo y arrepentido de su error procura enmendarlo retirándose de la vida activa de la política.

Á la muerte del Sr. Cánovas, los señores Villaverde y Silvela constituían una disidencia que pudo recojer la herencia de aquel insigne y malogrado estadista, pero dejando fuera á los caballeros del Santo Sepulcro que constituían la parte legítima de la agrupación.

Había que sustituirlos con otros elementos y esa fué la razón de la alianza con los fragmentos sueltos del gamacismo que necesitando como Arquimedes, un punto de apoyo para mover el mundo de sus ambiciones entraron en la conjunción conser-

ción del Ministro, terminaban la vía gubernativa y no daban lugar á más recurso que el contencioso. Pero, al fin, desde el momento en que el Ministro tenía que aprobar la resolución, ya la competencia de la Comisión quedaba á un lado, el responsable era el Ministro, y, por consiguiente, la cosa podía pasar de cierto modo, pero al traducir en un artículo reglamentario, la Comisión nombrada para ello, ese precepto lo ha modificado en términos tales, que supone una subversión completa de todos los principios que rigen la materia de jurisdicción, porque ya no se contenta con atribuir el término de la vía gubernativa al fallo de director con la totalidad de la Junta, y la aprobación del Ministro, sino al fallo del director con la mayoría de la Junta, y yo no he visto, ni en la ley que regula el procedimiento contencioso, ni en ninguna parte, que el fallo de la Comisión termine la vía contenciosa, hasta el punto de que cuando se creó en el Ministerio de Hacienda el Tribunal gubernativo, quiso dársele ese carácter, y ya por tres veces se ha declarado que no tiene semejante autoridad el Tribunal, si no que es preciso que por una Real orden sea confirmado su acuerdo, para que la vía gubernativa termine. Pues, sin embargo, aquí se va á cometer la que yo entiendo que es una verdadera ilegalidad de dar al director, con la mayoría de la Junta, que luego diré cómo se forma, fuerza que solo hasta ahora se concede á las resoluciones ministeriales.

Y digo que es de notar cómo se forma la Junta porque se elige por los individuos interesados en todas las industrias marítimas, y puede resultar formándola individuos que tengan interés en los asuntos llamados á resolver.

Como antes he indicado, en el Ministerio de Hacienda por la cuestión de aduanas y de valoraciones, en el Ministerio de Estado por la cuestión de los derechos consulares, en el Ministerio de la Gobernación por la materia de Sanidad, en el Ministerio de Instrucción pública por las escuelas náuticas y en el Ministerio de Obras públicas por todo lo que se refiere á las obras marítimas, en esa Dirección que se trata de crear hay una invasión tal de atribuciones, todos los servicios quedarían desorganizados; y de tal manera lo entiende así la Junta que ha formulado el reglamento, que se ha cuidado bien de decir al Ministro que muchos de los servicios á que afecta la nueva Dirección están organizados por leyes y no pueden reformarse sino por leyes. Yo no sé cómo tratándose de servicios creados por leyes se van á destruir por la simple organización de un nuevo centro directivo, porque hasta ahora no sabía yo que por la organización de un nuevo servicio, ni por Reales órdenes, ni Reales decretos se deroguen preceptos establecidos en las leyes.

Yo podría, pero no quiero hacerlo por no molestar la atención de la Cámara, ir detallando todas las atribuciones que se van á conferir á esa Dirección, y demostrar cómo en casi todos los casos se quebranta la ley constitutiva de los servicios; pero me voy á referir á aquellos que me son más conocidos, que son los de Obras públicas.

Tenemos en primer lugar que el proyecto de Reglamento de la nueva Dirección dice que serán de su competencia todas aquellas obras hidráuli-

de la telegrafía sin hilos en los buques de primera clase. Todo esto importaba 1.500.000 pesetas, quedando todavía un resto de un millón que pensaba yo rogar al Sr. Ministro de Marina que le aplicase á la construcción de buques escuelas, cuya necesidad es evidente en sentir, no sólo de los oficiales de Marina, sino de todas las personas que se ocupen de esta clase de asuntos, especialmente del Sr. Cobián, que tan elocuentemente ha demostrado esta tarde sus conocimientos.

Después de oir al Sr. Ministro de Marina decir que la Marina es tan sólo un asilo de beneficencia, frase contra la cual uno mi protesta á la que han formulado los Sres. Marenco y Conde de Torre-Vélez, no tengo esperanza alguna de que ninguna de esas enmiendas sea aceptada; pero he de decir que si la Marina, como ha dicho el Sr. Ministro, fuese un asilo de beneficencia, habría que convenir en que hay asilos que gozan de una situación bien favorecida, porque esta enmienda se refiere á un auxiliar de oficinas, que además de su sueldo tiene una gratificación de 4.000 pesetas. Pero, en fin, ya que no es posible acceder á lo que en la enmienda pido, ruego al señor Ministro de Marina que siquiera saque la plaza á oposición, porque entre los asilados de beneficencia, como los dice el Sr. Ministro de Marina, un sueldo de 4.000 pesetas es muy aceptable.

Leída de nuevo la enmienda, y hecha la oportuna pregunta, no fué tomada en consideración.

Abierta discusión sobre la totalidad del capítulo, dijo:

El Sr. **Presidente:** Tiene la palabra en contra el Sr. Arias de Miranda.

El Sr. **Arias de Miranda:** Después de la interesante discusión que ha tenido lugar en la sesión de esta tarde y en la de la noche, y después de las declaraciones que en nombre de la minoría á que tengo la honra de pertenecer, han hecho los elocuentes oradores de la misma que han tomado parte en el debate, no teman los señores Diputados que yo vaya á reproducirla en su aspecto general, por importante que sea; ni el tiempo convida á ello, ni yo tengo autoridad para tan altas empresas.

Es más modesta la que me propongo en este momento, y se refiere á un punto muy concreto, pero muy interesante, sobre el cual entiendo que debo llamar la atención de los señores Diputados. Me refiero á la creación, que viene iniciada por medio de una cifra de un capítulo del presupuesto, de la Dirección de la Marina mercante y de industrias marítimas.

No es, ciertamente, para alarmar la cifra con que viene dotado este nuevo servicio; sólo se trata de 20.500 pesetas. Pero no es eso lo que se discute, ni yo voy á decir una sola palabra de si la cifra debe aumentarse ó no disminuirse; es la cuestión de principios, es el concepto á que responde este servicio.

Porque resulta, en primer término, que estamos aquí en presencia de un gran equívoco, que yo me propongo deshacer, ó voy á intentar al menos, deshacerlo, si logro obtener las explicaciones necesarias con las pocas palabras que voy á pronunciar, molestando todo lo menos posible.

Se va á crear, según se dice, una Dirección de navegación de industrias

vadora con propósito de absorverlo todo.

Así ocupó el Sr. Silvela por segunda vez la ambicionada presidencia del Consejo de Ministros, pero mientras él se bañaba en agua de rosas y se consideraba el triunfador omnimado, sus aliados, dueños del manubrio electoral se apoderaban de todos los distritos, desplazando bonitamente á los antiguos disidentes de Canóvas de sus más preeminentes puestos.

La fracción gamacista, con el baño conservador fué una cuña entre los Sres. Silvela y Villaverde, que prescindiendo de los leales conservadores históricos se consideraban cada uno de por sí como los verdaderos guardadores del dogma.

En tales condiciones el partido conservador se ha disuelto en el poder, quedando triunfante el elemento extraño y se puede decir que el genuino y auténtico partido conservador no es el que está en el poder.

No hay más que desentrañar la filiación política de los actuales gobernantes para persuadirse de que solo tienen de conservadores la cáscara.

Esto ha determinado el desequilibro en la función constitucional porque los dos partidos sobre que se apoya el régimen están fuera del poder, y éste en manos de unos aventureros políticos que ayer defendían unos principios y hoy otros.

Natural es por consiguiente que la jefatura tan mal conservada que el Sr. Silvela esté nuevamente en pleito y traten de arrebatársela de grado ó por fuerza al jefe del Gobierno los que se han visto defraudados en sus esperanzas.

Y para eso se han abierto las Cortes; para que en ellas puedan ventilar este pleito los desheredados.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

XXXV

Otras naciones se dedicaban también con los pootugueses y españoles á los descubrimientos marítimos, más Portugal llevaba entonces la primacía; España se ocupaba aun en su lucha contra los moros.

El navegante flamenco Van-der-Berg, arrojado por los vientos á unas Islas del Atlántico, distantes de Portugal doscientas cincuenta leguas y bajo la misma latitud, dió conocimiento á la Corte portuguesa que los mandó ocupar y se llamaron Azores, por los muchos pájaros de este nombre que se hallaron allí.

Estas Islas eran nueve que forman grupos distintos en un mar borrascoso.

Al Sur está la Isla de San Miguel que tiene como especie de satélite á la de Santa María; al Oeste y al Norte Fayal, el Pico San Jorge, Graciosa y Tercera, los dos islotes de Flores y Corro están separados setenta leguas al Occidente.

Se dice están unidas por medio de escollos submarinos con Madera, Puerto Santo y el continente africano; por lo cual serían una prolongación de la cordillera de montañas del Atlas y su formación de la misma época. Tienen buen clima, terreno fértil y hermosos valles, donde crecen los frutos de los dos hemisferios, pero abundan los terremotos.

Aseguran los historiadores que en 1591 hubo uno durante doce días; en 1720 entre terribles sacudimientos apareció una isla cerca de la Tercera y después otra que lanzaban humo y escorias; cerca de San Miguel en 1811 apareció otra de una legua de circunferencia y cien pies de alto; después todas desaparecieron.

Al principio se establecieron allí colonias portuguesas, vanguardias de la civilización de Europa, y sirvieron de escala para los nuevos descubrimientos, hasta que conocidas del todo las costas de Africa y de Américcs cesó su importancia, quedando sólo como puntos de escala y aprovisionamiento.

Por espacio de cincuenta y dos años se dedicó D. Enrique de Portugal á aumentar los conocimientos marítimos; todo su afán y sus riquezas, como duque de Viseo y gran maestre de la Orden de Cristo, lo empleó en esto, y sino consiguió todo lo que se proponía abrieron sus naves camino á posteriores tentativas.

Las contiendas con Castilla separaron á Alfonso V de este intento, aunque cada vez venía más cantidad de oro de aquellas costas.

Fernando Gómez ajustó el tráfico con la Guinea por quinientos ducados al año, además del compromiso de extender los descubrimientos quinientas leguas más arriba.

Con este privilegio se paralizaron algo los viajes; pero Juan de Santarem y Pedro de Escalona pasaron el Cabo de Sierra Leona y renovaron en Guinea el comercio del oro, que hay quien asegura lo habían practicado ya un siglo antes los comerciantes de Dieppe y de Ruan.

En 1481 fueron descubiertas las islas de Fernando Póo, Príncipe, Santo Tomás y Annobon, distantes apenas grado y medio del Ecuador; y que en el trascurso del tiempo han venido á ser españolas; de suerte, que cuando murió Don Alfonso, los portugueses conocían ya toda la costa de Guinea con las bahías de Bennin y Biafran; las islas y hasta los confines del Congo.

Juan II dio nuevo impulso á los descubrimientos, pues mientras era infante sacó sus rentas del producto del tráfico con la Guinea y del oro extraído del puerto de Juina.

Consultó á los sabios y llegaron á aplicar á la navegación el astrolabio, por cuyo medio conocían las latitudes en vista de la altura del sol.

Se fundó en Minas una fortaleza y una Iglesia, para lo cual fué allí una gruesa Escuadra mandada por D. Diego de Azambuga, que habiendo desembarcado con su gente llevando las armas escondidas, plantaron á la sombra de un gran arbol un altar y la bandera portuguesa y celebraron misa.

Allí fué á visitarlos con gran pompa y aparato de fuerzas Camaranzú el Jefe de los negros, á quien Azambuga presentó regalos pidiéndole le dejase fundar un establecimiento; no fué cosa fácil conseguirlo por las preocupaciones y desconfianzas de los negros; no obstante se constituyó allí un fuerte llamado de *San Jorge de Minas*, que afirmó las conquistas en Africa y facilitó el paso á la India, por lo que D. Juan tomó el título de señor de Guinea y pidió al Papa la confirmación, que le fué concedida prohibiendo á las otras naciones cristianas introducirse en las posesiones portuguesas, con lo que los navegantes ingleses que se dirigían á Africa desistieron de sus empresas.

Los portugueses clavaban á donde llegaban cruces de piedra de las armas del Reino, y el nombre del Rey y del descubridor, con la fecha de la toma de posesión del país.

El último descubrimiento en el reinado de D. Juan, fué el del Cabo de Santa Catalina por Diego Cano, que llegó al río Zaire ó Congo, y subiendo por él encontró unos negros gobernados por un rey, que tenía su corte en Bauza, llamada luego San Salvador, y habiéndolos atraído por medio de regalos, llevó cuatro á Portugal, á donde los instruyeron y sirvieron de intérpretes.

Eran de ingenio claro y en breve aprendieron la lengua portuguesa é informaron de su país al Rey, que, colmándolos de presentes, los envió á su patria para que invitaran á su príncipe á abrazar la fe cristiana.

El monarca negro acogió favorablemente á Cano, y con él mandó al Rey de Portugal uno de sus súbditos, que fué bautizado con el nombre de Juan Silva, siendo sus padrinos los Reyes.

El rey de Bain á quien Juou II envió de embajador al célebre Zacouto, había pedido misioneros, que aunque contra su gusto, bautizaron á muchos negros.

No puede negarse que á pesar de tratarse de gente más inculta y de raza más inferior, que el sistema de colonización de los portugueses, fué bastante más suave que el que empleamos en América los españoles: y se ve que hoy solo tenemos las colonsas portuguesas cedidas por ellos, habiendo perdido todas las nuestras cuyo valor era inmenso comparado con estas.

Mucha admiración causó á los lusitanos y también lo fué para los geógrafos de todo el mundo el oir á los que volvían, las constituciones que habían observado y visto en el cielo del otro hemisferio, y que el Africa en lugar de extenderse según creía Tolomo, foamaba una curba hacia Oriente; dedujeron entonces que terminaría en punto y que dando la vuelta á ésta, se podía llegar hasta las Indias.

Pero ¿y los peligros que había que temer? Se dudaba de que la brújula dejara de indicar al polo Norte; y que desapareciera el medio de Orientarse, en mares completamente desconocidos pues se suponía que ya en otro hemisferio no indicara al polo que dejaba tras sí.

Se supo por medio de los Negros, que á más de doscientas leguas de Benín, había un gran rey venerado por todos; su nombre y su grandeza y las cruces que decían regalaba, hicieron creer se trataba del Preste Juan de las Indias, Rey cristiano, de dudosa existencia, con lo que el de Portugal encargó al franciscano Antonio de Lisboa, que pasara á la India por la Palestina y Egipto y procurase ver al misterioso Preste; pero no sabiendo el árabe, no pudo proseguir el viaje; más el rey se obstinó en averiguarlo y comisionó al valiente Pedro de Cavilham y á Alonso de Payva, para que penetrasen en la India por tierras.

Se reunieron éstos á una caravana árabe de Fez y Tranecen, y llegaron al monte Sinay, reuniendo noticias respecto al tráfico de los Indios; se separaron en el puerto de Aden, en Arabia.

Payva pasó á la Abisinia, y Cavilhán siguió á la India como avanzada de los europeos en aquellos mares que pronto debían descubrir.

Después de haber visitado á Goa, Calieut y otros puntos, pasó por mar á Sofalá en Africa, para ver las minas de Oro; x alí tuvo las primeras noticias de la isla de la Luna, que luego se llamó Madagascar, y es hoy una colonia francesa.

Supo por los ebreos que Payva había sido asesinado en el Cairo, con lo que resolvió dedicarse á buscar al Preste Juan.

Llegó á la Etiopía, donde el Negus lo acogió muy bien; y prendado de su ingenio resolvió tenerle consigo enriqueciéndolo y dándole los mejores empleos, con lo que Cavilhán se quedó allí.

Veintitrés años después, Rodrigo de Lana que iba encargado de embajador lo halló vivo aún y deseando volver á la Patria, lo que no pudo efectuar; pero sí mandó frecuentes informes al Rey de Portugal, en que le aseguraba que continuando las naves por la costa Occidental de Africa, hacia el Sur, llegarían al extremo del Continente, y cuando esto ocurriera, viajarían hacia el Occéano Oriental, hasta Sofala y la isla de la Luna.

El paso del Cabo era ya, pues, seguro; todo consistía en llevarlo á efecto, y para esto se formó una Escuadra, cuyo mando fué confiado al valeroso caballero Bartolomé Díaz en 1483.

Los descubrimientos y hazañas de Bartolomé Díaz y de Vasco de Gamas merecen artículo aparte, pues no deben tratarse ligeramente empresas de tanto mérito y valimiento, que fueron las coetáneas y precursoras del descubrimiento de América, que también seguirá con la posible brevedad para poder entrar de lleno en la historia de la Marina de guerra, Marina que varió por completo su manera de ser, como ya hemos demostrado y seguiremos indicando á causa de los descubrimientos que estamos reseñando del modo más breve que nos es posible, porque sin ellos no sería comprensible la evolución y los adelantos llevados á cabo en esta época por los buques así militares como mercantes para las navegaciones de altura.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 24 de Enero de 1901.

Centro del Ejército y de la Armada.

ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES.

Hoy de seis y un cuarto á siete y un cuarto de la tarde, el Teniente Coronel de Estado Mayor D. Pío Suárez Inclán, explicará sobre *Principios generales de organización.*

El martes 26 del actual de cinco y tres cuartos á seis y tres cuartos, de la tarde, el Capitán de Navío D. Victor M.ª Concas, explicará sobre *Concepto general de la marina moderna.*

TEATRO REAL

Función extraordinaria á beneficio de la Asociación de la Prensa

Satisfechos pueden haber quedado del éxito obteaido los organizadores de la fiesta celebrada ayer tarde en este teatro.

Venciendo todo género de dificultades con la empresa y con los artistas y con una actividad digna de encomio, los señores Don Joaquín Arinón y Don Alejandro de Saint-Aubín llegaron á formar un escogido programa, el cual fué ejecutado en todas sus partes á excepción de los dos números que tenía que cantar el barítono Sr. Aucona, no pudiéndolo efectuar por encontrarse enfermo con un fuerte catarro.

El teatro completamente lleno presentaba un aspecto imponente, haciendose imposible el transitar por parte alguna del interior de la sala.

La ópera del Maestro Mascagní, *Cavalleria Rusticana* tan celebrada por nuestro público obtuvo una notabilísima interpretación por las actrices Matilde de Lerma, Giacomini y Gasull y los señores Bassi y Ardito siendo todos muy aplaudidos, y con especialidad la señorita de Lerma que cantó é hizo una Santuzza á la perfección, y el tenor señor Bassi que, deferente con la prensa y agradecido á los justos elogios que le ha tributado ésta durante la presente temporada, ha tenido la atención de demorar su marcha cuatro días con el fin de tomar parte en el beneficio de la Asociación, encargándose de la parte de Turiddo, poniendo remate á su valiosa labor, con la que ha conquistado tantas simpatías y aplausos.

En el tercer acto de *Elixir d'amore*, de Donizetti la señorita María Barrientos lució una vez más sus prodigiosas agilidades en el vals de Arditi L' incantatrice. El tenor señor Bonci cantó con sublime arte la romanza *una furtiva lagrima*; y el bajo señor Ercolani hizo y cantó con gran maestría la parte de Dulcamara; siendo todos obligados á salir repetidas veces á la escena en medio de nutridas salvas de aplausos.

A continuación, la orquesta ejecutó el preludio y muerte de Tristán é Iseo, de Wagner, y el bajo, señor Perelló cantó de modo irreprochable la invocación de *Roberto il Diavolo* y *Le Rameau de Faure*, siendo muy aplaudidos estos números.

El *clou* de la tarde, lo constituía la zarzuela en un acto de López Silva, Fernández Sha y Chapí, *La Revoltosa*, en la que las señoritas de Lerma, García Rubio y Gasull, dieron pruebas de su gran talento, desempeñando con gran lucimiento las respectivas partes de *Mari-Pepa*, *Gorgonia* y *Soledad*, cantando y hablando como artistas consumadas, del género chico.

El bajo, señor Perelló de Segurola, hizo un *Candelas* superiorísimo en expresión, gracia é identificación con el personaje, digno de todo elogio, así como merecieron grandes aplausos, Mesejo, Riquelme, Oliver y otros, cuyos nombres sentimos no recordar.

El ilustre maestro Chapí dirigió la obra, y el eminente tenor, señor Bonci, tomó parte en los coros. La ovación á todos los artistas fué tan grande como el resultado positivo que obtuvo la asociación.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Comisión francesa á Roma.

París 24.

La Comisión del Consejo municipal de París ha comunicado oficialmente al Príncipe Colonna su propósito de visitar la Ciudad Eterna, para asistir á las fiestas en honor del Sr. Loubet. También se propone visitar á Milán, Nápoles, Palermo, Florencia y Turín.

Horrible ciclón.

Melbourne 24.

Un gran ciclón, desencadenado sobre Sevuka y las islas Fudjii ha ocasionado daños de gran importancia.

Aunque se carece de detalles completos, sábese que hay muchas víctimas.

Auxilios del Emperador Guillermo.

Berlín 24.

El Emperador Guillermo, ha enviado á uno de sus ayudantes á Aalesund para conocer el alcance del desastre y proponerle auxilio.

También se disponen á marchar con el mismo objeto varios buques alemanes.

Afirmaciones de la prensa rusa

París 24.

La prensa rusa hace constar que las gestiones de la oficina internacional de Berna para el arreglo del conflicto de Oriente podrían tener razón si hubiesen fracasado las negociaciones seguidas entre Rusia y el Japón; pero no siendo así, es de creer que las potencias no hagan gran aprecio de la gestión.

La escuadra inglesa del Extremo Oriente,

Londres 24.

Un despacho de Port Arthur fecha 22 dice que por orden del Almirantazgo la escuadra ha salido del puerto cuya entrada es muy estrecha tomando posiciones en el exterior pronta á toda eventualidad.

Los buques extranjeros circulan aún pero las Compañías se preparan á suspender todas sus operaciones.

Las autoridades examinan la oportunidad de hacer que se alejen los no beligerantes de los sitios peligrosos.

El Consejo de altos funcionarios de Mandchuria prepara la lista de reservistas cuyo número alcanzará á 80.000. Señálanse numerosos movimientos de tropas.

Graves noticias de Seul

París 24.

Un despacho particular de Seul fecha de ayer dice que las hostilidades han comenzado y que muchos chinos sin trabajo motivan desórdenes en las poblaciones indígenas.

Noticias de Baleares.

Palma 23.—Recibido el 25.

En breve llegará á este puerto el crucero inglés *Cleopatra*, y permanecerá aquí una semana.

La huelga marítima continúa en el mismo estado.

Han llegado del interior de la isla numerosos obreros que piden colocación, ofreciéndose muchos de ellos para sustituir á los marineros en huelga.

Elección.

París 25.

Ayer fué elegido diputado por el distrito de Remiremodt (departamento de los Vosgos) el candidato nacionalista Sr. Flayel en la vacante del Sr. Méline, que ha sido elegido senador.

Socorro á las víctimas de Aalesund.

Christiania 25.

Para el socorro de las víctimas del siniestro ocurrido en el pueblo de Aalesund, el Rey y la Reina de Suecia y Noruega, han dado cada uno 6.000 coronas.

Rusia y Corea.

Londres 25.

Un despacho de Seul dice que el ministro de Corea en San Petersburgo ha telegrafiado á su gobierno que Rusia desaprueba la declaración de la neutralidad de Corea.

El ultimátum del Japón.

Londres 24.

Un telegrama de Tokio inserta hoy en *The Daily Mail* dice que según noticias de autorizado origen, el Japón esperará la contestación de Rusia hasta el 27 del corriente.

Si para esta fecha el gobierno de San Petersburgo no hubiese contestado al del Japón, el gobierno de este Imperio enviaría entonces una nota que tendría el caracter de «ultimátum».

Fallecimiento.

París 25.

Un despacho recibido esta madrugada de Deszau, capital de Anhalt da cuenta de haber fallecido el Duque de aquel Estado, Federico, á la edad de setenta y dos años.

La actitud de Rusia

París 25.

Un corresponsal del *Herald* dice, que según informes recogidos en autorizados círculos diplomáticos, Rusia no adoptará temperamentos belicosos más que en el caso de que los japoneses se apoderaran de Masampho.

Añade que el rumor de haber sido ocupada dicha ciudad por las tropas japonesas no se ha confirmado.

Detalles de una catástrofe

Christiania 24.

Conócense algunos detalles del terrible siniestro ocurrido ayer en el pueblo de Autoaun, de que se ha dado cuenta por telégrafo. Sólo unas treinta casas pequeñas y varios depósitos mercantiles de los muelles han quedado en pie. El mal tiempo agrava la situación de aquel desgraciado vecindario, falto de hogares y de recursos.

Espérase la llegada de varios buques suecos con auxilios provisionales.

marítimas, pero lo que no se sabe es cuál va á ser esa Dirección. Y el equívoco consiste en que hay un proyecto redactado por el Ministerio de Marina, con el cual es imposible transigir, y, por otra parte, hemos oído aquí y las ha oído el país en otra parte, unas declaraciones de que ahora me haré cargo, que quitan toda la gravedad y toda la importancia que pueda tener, á la creación de ese nuevo Centro directivo. Nada menos que el ilustre Sr. Presidente del Consejo de Ministros, en una conferencia que dió en el Ateneo de Madrid en Junio del pasado, decís á propósito de esta Dirección, de que ya por entonces se hablaba, lo siguiente:

«Pretender que el Ministerio de Marina abarque la totalidad y la complejidad de problemas económicos y administrativos de índole esencialmente civil; pretender que atienda por sí propio á los ciel mil menudencias que bien atendidas, suponen ante la Adminisracción pública la vida toda de las industrias de mar, es sepultar al Ministerio de Marina bajo el fárrago del papel de los expedientes, y renunciar á que queden energía y actividad para los servicios militares que principalmente le atañan sin conseguir tampoco una satisfactoria administración para la Marina mercante, para la pesca, para la construcción naval, para todas las industrias, para la mejora y el movimiento de los puestos y para las demás obras, y para cuantos se refieran á navegación.»

Y el digno Sr. Ministro de Agricultura y Obras públicas, contestando hace pocas tardes á mi amigo particular y político Fernández Latorre, decía también lo siguiente:

«El que un Real decreto publicado por el Sr. Duque de Veragua el año 1901 señalase los deseos de establecer muchos servicios en el Ministerio de Marina ó de entender en ellos, no quiere decir que vaya en ese presupuesto á hacerse una distinción y una separación de esos servicios acumulándolos en aquel Ministerio; y los temores de S. S. no deben existir desde el momento en que se fije en que se está discutiendo en la Cámara el presupuesto de Agricultura, y que en él se consignan epígrafes y créditos que se refieren á los servicios propios de los auxilios á obras de mar, de los puertos, del valizamiento, de los faros, del alumbrado de costas, de todo aquello que es un servicio propio del Estado, ya organizado, ya en marcha, para atender á las necesidades de la navegación de altura y la de cabotaje. Cuando aquí se van á votar esos créditos, ¿cómo puede creer S. S. que se han de sustraer de este Ministerio los servicios que á esos créditos corresponden? ¿Cómo puede creer S. S. que esos asuntos relativos á los arbitrios de las 18 Juntas de obras de puertos que hay en España, que todo lo que se refiere á los aranceles y valoraciones, vaya á llevarse por un Real decreto al Ministerio de Marina.

Si las Cortes van á establecer los créditos correspondientes á esos servicios en el presupuesto de Obras públicas, ¿quién podrá sustraerlos de de aquí como no sea contando con las Cortes?»

Estos dos textos sirven para demostrar, comparándolos con el proyecto que existe en el Ministerio de Marina, que hay una gran incógnita que es preciso despejar, porque si las cosas van á quedar como están, si los crédi-

tos que se han votado para el Ministerio de Obras públicas no van á tener aplicación distinta ni en ellos va á intervenir nadie mas que ese mismo Ministerio, si no se va á sepultar el de Marina, como decía el Sr. Maura, bajo la balumba de de un sinnúmero de expedientes, entonces no hay necesidad de la creación de ese nuevo centro directivo, y si se crea será un centro que no tendrá más objeto que dar acomodo á unos cuantos amigos, pero sin finalidad ninguna. Pero si, por el contrario, se trata de llevar á efecto ese proyecto en el Ministerio de Marina, entonces es menester protestar contra eso, porque eso supone un gran desquiciamiento de todos los servicios, y basta para demostrarlo la lectura que hizo aquí, y que no repito, por no molestar al Congreso, el Sr. Fernández Latorre, del art. 1.° del Reglamento redactado por una Comisión nombrada para ese efecto, en cuyo art. 1.° se amontona todo el cúmulo de atribuciones que va á recibir esa nueva Dirección en términos tales que de los Ministerios de Estado, de Instrucción pública, de Obras públicas, de Gobernación y de Hacienda se merma una porción de funciones que van á ir á parar á esa nueva dirección, introduciendo un desconcierto grandísimo en todos los servicios. Ya es de notar que entre el Real decreto de creación de esta Dirección y el reglamento que ha confeccionado el Ministerio de Marina hay discrepancias grandísimas que desnaturalizan y agravan el pensamiento primitivo.

Podría entretener largamente á la Cámara con esta demostración; pero bastarán unos pocos ejemplos para que quede probado mi aserto. Desde luego en la Junta que se formó para redactar el reglamento y de la cual me honré formando parte, porque debí á la atención de mi cariñoso amigo, el señor Villanueva, la representación en ella del Ministro de Obras públicas, se empezó á notar la dificultad con que se iba á tropezar para llevar á efecto lo que el Ministro se proponía, porque en el art. 1.° del Real decreto se enumeran aquellos asuntos que habían de ser de la competencia de esa Dirección y en el segundo se hacía reverencia á otros en los cuales la Dirección no había de tener más que *intervención eficaz* y la Comisión aquélla se encontró con la dificultad de que no sabía dónde estaba el límite de la intervención eficaz y dónde empezaba la competencia.

Así es que cuando ha redactado el proyecto de reglamento para esa Dirección, ha tenido la franqueza de decir que lo ha redactado saliéndose de los moldes del Real decreto, porque no había encontrado medios hábiles de acomodarse á ellos y se ha salido en términos tales, que agravan lo que ya era sobremadente grave, como era el cúmulo de atribuciones y la invasión que iba á ejercer en todos los órganos de Administración. Sin perjuicio de ir señalando otras, hay una en materia gravísima, como es la jurisdiccional que salta desde luego á la vista.

Y aquí empiezo á notar la gravedad que encierra la creación de ese Centro directivo.

En el Real decreto de 16 de Octubre de 1901 se decía una cosa que ya para mí constituye una irregularidad, y es la de que los acuerdos de esa Dirección creada en el Ministerio de Marina, siempre que el Director acordase, con la totalidad de la Comisión que le asesora y obtuviese la aproba-

LAS CORTES

SENADO

Sesión del día 25.

Abre la sesión á las tres y cinco el General Azcárraga, hallándose muy pocos Senadores en los escaños.

Apruébase el acta de la sesión de ayer.

El señor Presidente da cuenta de la recepción celebrada el sábado en Palacio con motivo de los días de S. M.

Un señor Secretario da cuenta á la Cámara de los Senadores fallecidos durante el interregno, dedicando á su memoria el señor Presidente frases muy sentidas, especialmente á los señores Ferreras y Marqués de la Mina.

Asócianse á esa manifestación los Sres. Salvador (D. Amós), Montero Ríos y ministro de Estado.

Por unanimidad se acuerda conste en acta el sentimiento de la Cámara por los citados fallecimientos.

ORDEN DEL DÍA

Apruébanse sin debate los dictámenes de la Comisión de actas admitiendo al ejercicio del cargo de Senador, como vitalicio, y por derecho propio, al conde de Castillo.

Puesto á discusión el dictámen ratificando el nuevo tratado de comercio entre España y Noruega, hace algunas observaciones al mismo el Sr Maluquer, quien pregunta si el Gobierno está dispuesto á hacer la revisión de los aranceles antes de ratificar dicho tratado.

El ministro de Estado defiende la aprobación del tratado que se discute y elude contestar á la pregunta del Sr. Maluquer.

Tercia en el debate el Sr. Navarro Reverter para lamentarse de las manifestaciones hechas por el Sr. Ministro de Estado. Declárase partidario del proteccionismo.

Contéstale el Ministro de Estado, quien se muestra contrario á las teorías proteccionistas, por considerar que este régimen sería fatal para los intereses de España.

CONGRESO

Sesión del día 25.

Todas las tribunas llenas.

Gran expectación.

A las tres y veinte ábrese la sesión, que preside Romero Robledo.

En el banco azul, los Sres. Maura, Toca, Ferrándiz, Sánchez Guerra, Osma y Domínguez Pascual.

Se lee y aprueba el acta de la última sesión.

Poco á poco van llenándose los escaños.

El Sr. Silvela (D. E.), anuncia su interpelación sobre el nombramiento de Alcaldes.

El ministro de la Gobernación la acepta.

El ministro de Marina lee, de uniforme, su proyecto de Escuadra.

El Sr. Silvela (D. E.). El nombramiento de Alcaldes de Real orden—dice—constituye una etapa en que se van debilitando todos los organismos monárquicos.

Dice que no recoje rumores de la calle, sino datos fehacientes que corroboran su creencia.

Este sistema va empeorándose cada día más.

En Villacarrillo—dice— se ha nombrado aquel mismo Alcalde liberal contra quien protestaban los conservadores.

Le parece muy bien que en Alcoy se atiendan las indicaciones del Sr. Canalejas como las del conde de Romanones en Guadalajara. (Risas).

Sigue refiriendo casos para demostrar que se han pospuesto los intereses de los conservadores en favor de los enemigos del régimen.

No sirve, no, el Sr. Maura como órgano del partido conservador.

Habla de la separación de Maura del partido liberal, y dice que fué aquélla de tal naturaleza que no es para tratarlo en sesión pública.

Compara á Maura con los malos cómicos.

Alude al nombramiento de un Alcalde regionalista en San Feliú de Llobregat, cuyo nombramiento ha obligado al Diputado Sr. Lletget á protestar.

(El Sr. Lletget pide la palabra.)

Sigue el Sr. Silvela enumerando puntos en que han sido nombrados Alcaldes republicanos.

Los republicanos—añade—han dado al Gobierno lecciones de españolismo.

En Toledo—sigue diciendo—se ha nombrado un alcalde maurista disfrazado de republicano, (risas), habiendo allí conservadores de abolengo.

En Miranda de Ebro ha sido favorecido el jefe de los republicanos con igual cargo.

Lo mismo ha sucedido en San Feliú de Guixols y en Figueras.

En estos dos puntos—dice—ha dejado á los Ayuntamientos en libertad de elegir alcaldes.

Así ocurre que mientras ha nombrado alcaldes de Real orden donde había mayoría republicana, no lo ha hecho de monárquicos donde lo debió hacer.

Recuerda los sucesos estudiantiles y dice que mientras el Sr. Silvela (D. F.) salió por las calles expuesto á la ira popular, el Sr. Sánchez Guerra se metió en el Gobierno civil.

Termina diciendo después de algunos recuerdos mortificantes, que al Sr. Maura faltanle antecedentes y autoridad para ser jefe del partido conservador.

El Sr. Sánchez Guerra:

Empieza diciendo que el Sr. Silvela confunde el ingenio con la descortesía. (Fuertes rumores). El Sr. Silvela pide que se escriban las palabras.

Con argumentos bastante débiles refuta los empleados por el Sr. Silvela.

Explica algunos errores en que ha incurrido el Sr. Silveta.

Afirma que á sabiendas no se ha nombrado ningún Alcalde republicano. (El Sr. Lletget: Pero sí un separatista. El Sr. Junoy: No uno, dos separatistas.)

A eso voy—dice el Sr. Sánchez Guerra.

Ya hablaremos de eso.

Nombróse un regionalista porque él era el único monárquico.

(El Sr. Lletget; Y un monárquico canalejista.)

Termina dándole un consejo, recordando unos versos del Rabí de Carrión.

Contéstale el Sr. Silvela (D. E.) diciendo que se encuentra muy tranquilo su ánimo.

Brevemente contesta con chirigotas el señor Silvela.

El Sr. Lletget:

Nosotros los republicanos, que hemos dado la batalla á los enemigos de la patria en Cataluña, nos encontramos ahora con que el Gobierno nombra para alcalde de San Feliú á un enemigo de la patria. (Junoy: Y faccioso) (Grandes aplausos).

Sánchez Guerra, contéstale que se ha atenido á los informes de las autoridades.

El Sr. Nocedal, formula varios ruegos y preguntas, que por los murmullos que hay en la Cámara no se le oyen.

A dos de esas preguntas le contestan los Ministros de Agricultura y de Hacienda.

El Sr. Nocedal ocúpase del asunto Nozaleda.

Empieza pidiendo datos para depurar las responsabilidades en que hayan incurrido con motivo del desastre de Cavite, de la rendición de Manila, de la de Santiago de Cuba y acerca de los fusilamientos ocurridos en Manila.

Yo creo que sí se juzga al capellán se deben juzgar á todos los demás que directa ó indirectamente hayan intervenido en aquellas desdichas.

Pide con insistencia al Ministro de la Guerra que traiga todos los datos que necesita.

Exíjase al auditor Sr. Peña que facilite esos documentos.

Yo deseo, yo quiero que se exijan las responsabilidades á los clérigos, pero también se debe exigir á los que no son clérigos.

El ministro de Gracia y Justicia, dice que por ser muchos los documentos que pide y muy profunda la cuestión, no puede contestarle de una manera concreta, pero que le ofrece trasladar su ruego al Ministro de la Guerra y no duda que éste satisfará inmediatamente sus deseos.

ORDEN DEL DÍA

Pónese á votación el acta de Cieza.

Queda aprobada por 141 votos, siendo proclamado el conde de Campillos.

Procédese al sorteo de secciones.

PROYECTO DE LEY

Reconstitución naval.

Por la gran extensión del proyecto de ley leído esta tarde en el Congreso por el Sr. Ferrándiz, nos limitamos á adelantar al lector los puntos más importantes de aquél, á reserva de publicarlo después íntegramente cuando dispongamos de suficiente espacio.

Dispone el proyecto que á partir del 1.° de Enero de 1905 se reorganicen los Institutos y servicios de la Armada con arreglo á las siguientes bases:

A. Un Estado Mayor Central de la Armada recibirá las órdenes é instrucciones por medio de su Jefe que tendrá delegadas para que las ejerza por expedición como si fueran propias cuantas facultades sean compatibles con la unidad y responsabilidad del Gobierno.

Este organismo tendrá á su cargo la previsión y preparación de la defensa naval, de acuerdo con las fuerzas terrestres.

Para las funciones mixtas, asistirán algunos individuos del Estado Mayor general del Ejército á las deliberaciones del de la Armada ó viceversa.

Al Estado Mayor de la Armada incumbirá la recepción de todo el material naval y militar, preparar las bases de operaciones, regir todos los servicios genuinamente militares así de la flota, como de las defensas de costas encomendadas á la Marina, y en todo tiempo tendrá bajo su acción el material y personal á flote y todos los servicios, establecimientos y dependencias dedicados al armamento y conservación del material. También estarán á cargo del Estado Mayor, las Escuelas y enseñanzas prácticas.

B. Una dirección general de construcción tendrá á su cargo los estudios, proyectos y presupuestos de las obras navales, civiles é hidráulicas de la Marina, la preparación, inspección y ejecución técnica de de estas obras y todo cuanto concierne á la obtención del material para la Marina, dejando á salvo las atribuciones del Estado Mayor.

C. Una Intendencia general de la Armada regirá todos los servicios económicos y de contabilidad y los referentes á celebración y liquidación de contratos con todas sus incidencias.

A su cargo estará también la enseñanza del personal administrativo de la Armada.

D. Una dirección de Navegación, Pesca é Industrias Marítimas, asumirá íntegramente la administración, gobierno y conocimiento de todos los asuntos que afectan á la navegación y á la pesca é industrias de mar, hoy dispersos en varios ministerios.

Para el mejor desempeño de este cometido se dividirán las costas de la Península, islas adyacentes y posesiones de Africa en distritos civiles.

E. Una jurisdicción Central de la Armada, ejercida por un Vicealmirante asumirá la de la Corte y la del litoral en forma que determinará una ley especial

F. Una dirección de servicios auxiliares entenderá en los que no resulten atribuídos á los institutos ante mencionados, tales como los de personal, servicios sanitarios, eclesiásticos y otrosanálogos.

G. Un Cuerpo de Infantería de Marina con tres regimientos, organizados como los del Ejército, para el servicio de guarnición de los buques, custodia de Arsenales y otras dependencias de la Marina.

H. El Estado Mayor de la Armada, de acuerdo con el del Ejército, propondrá la división militar de las costas para los fines de la defensa nacional y determinará las bases de operaciones, puertos de refugio y relaciones que hayan de guardar las fuerzas marítimas que cooperen á la defensa con las terrestres.

Bajo el mando de un general de la Armada se pondrán todas las fuerzas marítimas destinadas á la defensa de cada una de las aludidas bases de operaciones, y todas las que el Estado Mayor Central dedique á contribuir con aquéllas á una acción común que exija unidad de mando y tenga el puerto como base.

Mientras el mando militar de estas fuerzas no reclame toda la atención de dicho General, desempeñará también las funciones de Jefe superior del Arsenal Militar.

I. Los buques aptos para el servicio activo que no estén destinados á los puertos militares, ni sometidos á la autoridad local, dependerán del Estado Mayor Central, así como las defensas marítimas locales.

J. La obtención y reparación del material para la Armada, se efectuará con sujeción á las reglas siguientes.

1.ª Los Ministros de Guerra y Marina concertarán la fabricación del material de Artillería que haya de hacerse por la industria oficial, bien sea en los establecimientos industriales del Ejército ó en los de la Armada.

2.ª Se adquirirán de la industria nacional privada todos los materiales y objetos menudos que pueda suministrar á entera satisfacción por medio de contratos.

Las obras hidráulicas y civiles en Arsenales, Astilleros ó puertos militares, también serán materia de pública contratación.

Art. 3.° El ministro de Marina presentará á las Cortes dentro de los cuatro meses subsiguientes á la aprobación de esta ley la organización de los Cuerpos de la Armada.

Dicha ley se formulará con arreglo á las bases siguientes:

A. Se tomarán en consideración los servicios de distintos órdenes, antes limitando el número de Cuerpos y destinos al estrictamente necesario.

B. Se fijarán los procedimientos para el ingreso en cada Cuerpo, dando entrada en el General de la Armada al personal de Pilotos, Condestables y Contramaestres, cuando sus servicios en la Marina y por su preparación se consideren en condiciones de alternar en los buques oficiales.

C. Se determinarán las condiciones que debe reunir el personal de cada categoría en cada Cuerpo, la edad igual que en el Ejército para el retiro definitivo y otra para el cese en el servicio activo á flote, de modo que asegure la necesaria aptitud física.

D. Se combinarán para los ascensos, la antigüedad con la elección, armonizando la conveniencia del Estado y la estimación de los largos servicios.

Como excepción á las reglas anteriores, se conservará el ascenso por elección en todas las categorías, como recompensa á las acciones calificadas de heroicas en los Estatutos de la Orden de San Fernando, mediante juicio contradictorio.

Art. 4.° En plazo y forma iguales á los que indica el artículo anterior presentará el Ministro de Marina á las Cortes otro proyecto de ley que prepara las plantillas del personal arregladas á la organización trazada por el artículo segundo.

Art. 5.° Corresponderá al Estado Mayor Central de la Armada de acuerdo con el del Ejército, formar un plan completo y sistemático, con el obligado sigilo, de los elementos de acción militar naval, submarino ó terrestre y de las obras públicas necesarias para asegurarnos la posesión y la eficacia de la base de operaciones y para la defensa y habilitación de otros puertos complementarios.

Art. 6.° Siendo indudable la necesidad de algunas obras y adquisiciones para defensas y habilitación de los principales puertos militares se comprenderá desde 1.° de Enero de 1905 con toda diligencia la realización que se deberá ultimar en tres años, de esta primera parte del programa general.

En el presupuesto de 1905 se consignarán los créditos correspondientes á la parte de estas obras y adquisiciones que han de ejecutarse en dicho ejercicio.

Estas obras y adquisiciones importan en junto 38.683.821 pesetas, incluyendo en esta cantidad el coste del establecimiento de las defensas fijas y móviles.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

El empréstito de guerra del Transvaal.

Londres 25.

Se ha aplazado la emisión de los diez primeros millones del emprestito de guerra del Transvaal.

Movimiento marítimo.

Habana 25.

Ha salido para la Coruña, el vapor *Ciudad de Cádiz*, de la Compañía Trasatlántica.

Puerto Rico 25.

Ha salido con rumbo á las Palmas, el vapor de la Compañía Trasatlántica *Manuel Calvo*.

Veracruz 25.

Procedente de la Habana ha llegado el vapor *León XIII*, de la Compañía Trasatlántica.

Tropas alemanas.

Hamburgo 25.

El día 31 saldrán de este puerto á bordo de dos vapores de la Compañía del Africa Oriental alemana 500 hombres de refuerzo, municiones y material de guerra, para completar los envíos que salieron recientemente en el vapor *Darmstandt*.

Nombramiento de una comisión.

París 25.

El grupo del comercio exterior de la Cámara de Diputados ha acordado proponer el Gobierno el nombramiento de una comisión superior enológica que de forma á los asuntos tratados por dicho grupo en sus últimas reuniones sobre convenios comerciales, puertos francos, análisis de vinos y aguardientes y unificación de los métodos y aparatos productores.

Combinación diplomática.

París 25.

La combinación diplomática firmada por el rey de Italia, tiene por base el retiro del conde Nigra embajador de Viena, del Sr, Collobiano que le es en Madrid y del conde Gerbaix de Sonaz que lo es en Bruselas.

El «Corriere de la Sera» dice que el ascenso del Sr. Silvestrilli para Madrid es muy comentado por los fracasos de este diplomático en Sofía, Berna y Atenas.

LA HUELGA DE LOS OBREROS DEL MAR

Ayer zarpó del puerto de Cádiz con rumbo á Manila el vapor *Alicante*, de la Compañía Trasatlántica, á pesar de los trabajos que se habían hecho para que no desembarcaran sus tripulantes.

De todos modos, hubiera salido el buque, porque la Trasatlántica dispone de obreros de mar que están preparados para embarcar al primer aviso.

Las Sociedades de fogoneros y camareros de barcos han hecho gestiones para que desembarcaran también los tripulantes de otros varios trasatlánticos.

Los tripulantes se negaron, diciendo que están satisfechos de lo que tienen y que cuando se trata de peticiones justas obtienen más que cuando estaban asociados.

Las sociedades de obreros de mar de Cádiz no han conseguido que se asocien á la huelga ningún barco ni trabajador de este puerto.

La Sociedad de camareros de mar y tierra, después de citar á reunión por dos veces, sólo consiguió que asistieran 15, dándose cuenta de telegramas de Alicante y Barcelona.

El Gobernador civil ha multado á la Junta directiva por incumplimiento de la ley.

De las demás Sociedades obreras no se ha adherido ninguna á las gestiones de los obreros del mar, ni aun la de obreros en hierro y metales, que en otras ocasiones han sostenido importantes huelgas.

Desde hace tres días están marchando marineros y fogoneros á Sevilla, Málaga y Huelva, para alistarse en los barcos cuyos tripulantes se han declarado en huelga.

LA EMBAJADA COMERCIAL

Hoy á las once de la mañana han llegado á Madrid los Sres. Rahola y Zulueta, á los cuales se les ha dispensado por los elementos industriales madrileños un cariñosísimo recibimiento como prueba de su agradecimiento por la meritísima labor que en pró de sus intereses han realizado dichos señores en las Repúblicas Argentina y del Uruguay.

***

A las seis de la tarde se ha inaugurado en los salones de la Casa Amaré la Exposición gráfica que ha organizado nuestro colega *Mercurio*, con motivo de la llegada á esta corte de la Embajada Comercial, que por cuenta de esta Revista y ostentando la representación de casi todas las entidades económicas del país, recorrió las Repúblicas del Plata para estudiar aquellos mercados.

EL SUCESO DE PRICE

Una artista desplomada.

El arriesgado ejercicio que en el Circo de Price venía realizando la linda é intrépida artista Mina Alix tuvo ayer tarde el terrible desenlace que ya habían previsto parte del público y de la prensa madrileña.

Aquí donde las autoridades afrontando muchas veces enérgicas protestas del público han prohibido otros trabajos menos peligrosos, como recientemente ocurrió con la exhibición de D. Tancredo, se ha dado ocasión desoyendo observaciones muy atinadas á que una infeliz artista, casi una niña, quedara ayer en la pista de Parish con el cuerpo horrorosamente destrozado, víctima de malsanas aficiones que á tiempo debieron reprimirse.

Como ocurrió el suceso.

El temerario trabajo que, en automóvil, efectuaba miss Mina Alix, es semejante al que, en bicicleta, efectuó «Diavolo» en la plaza de toros, produciendo honda emoción en el público.

El aparato para ejecutar dicho trabajo se compone, como es sabido, de una rueda de amplio círculo, que se eleva desde el suelo hasta la línea superior de la embocadura del escenario.

Dicha rueda, bordeada al efecto para encontrar la pista que recorre el automóvil, tiene dos compuertas, una de entrada y otra de salida, dando acceso á la primera una pendiente en forma espiral.

El *record* ha de verificarse de un modo vertiginoso, consistiendo en la enorme velocidad del automóvil la fuerza necesaria para dar la vuelta completa á la pista.

Ayer salió Mina Alix, sonriente como siempre, y tomó asiento en el vehículo, que inmediatamente emprendió su camino por el declive.

El automóvil llegó á la parte más alta del interior de la rueda. El público había observado ya algo extraño y anormal: menor velocidad en la marcha, alguna vacilación en el funcionamiento de la maquinaria.

En efecto, al llegar á la máxima altura el vehículo no llevaba apenas fuerza para seguir su camino y para dar la vuelta completa.

La emoción del público fué intensísima al ver que el automóvil permanecía un segundo inmóvil en el espacio. La linda figura de miss Alix se desprendía del coche y caía al suelo. Instantáneamente la enorme masa se desprendió también con gran fragor sobre las tablas del escenario, junto á las candilejas.

Por verdadero milagro, el rebote del cuerpo de Mina, al chocar en el suelo, la lanzó á alguna distancia y no cayó sobre ella el peso del vehículo.

Un grito de espanto acogió la caída. El público se puso en pie. Algunos espectadores silbaban, otros se precipitaban, desde las butacas y galerías, en socorro de la víctima, sin saber si aún vivía.

En la Casa de Socorro—Las heridas de Mina.

La desgraciada miss Mina Alix fué conducida á la Casa de Socorro del distrito de Buena Vista, siendo curada de primera intención y conducida después al Hospital de la Princesa.

El médico de guardia de este benéfico establecimiento, D. José Blanc, le apreció una herida contusa de cinco centímetros de extensión, situada en la región occipital, interesándole la piel.

Otra herida en la región fronto-parietal derecha, de ocho centímetros, con fractura del hueso.

El estado de la desgraciada artista es tan grave que se desespera de salvarla.

Ocupa la cama núm. 11 de la sala de distinguidas.

Pocos momentos después de ocurrir tan sensible accidente se personó en el circo el Juzgado de guardia, que lo era el del Congreso.

El juez, Sr. Beneyto, no pudo tomar declaración á miss Mina Alix, dado el estado de gravedad en que ésta se hallaba.

Amil Payeur detenido.—El Juzgado en el teatro.

Amil Payeur, mecánico, que acompañaba á miss Mina, quedó detenido á disposición del Juzgado.

El Sr. Beneyto, que era ayer el de guardia, acompañado de los oficiales Sres. Ujeda y Juarez, se presentó en el teatro y tomó declaración á Payeur y á Emilio Espejo, representante de la casa constructora, por cuenta de la cual viajaban.

Igualmente prestaron declaración varios testigos presenciales y los empresarios del teatro.

Amil Payeur atribuía la catástrofe al cambio de un listón en el aparato, pues habiéndose inutilizado uno, que, como todos los demás, era de pino, fué sustituido por otro de haya, madera cuya elasticidad es muy distinta á la de la anterior.

Al ser interrogado sobre si podría haber contribuído á la catástrofe la mayor ó menor fuerza impulsora del *carrousel*, contestó que en manera alguna, y que sólo por efecto de la dirección puede ocurrir tal accidente.

El Juez ordenó quedara el aparato sin desarmar, para poder investigar más detenidamente los orígenes del suceso.

Miss Mina viajaba en unión del mecánico Amil Payeur, y á éstos acompañaba Emilio Espejo, representante de ambos en la excursión que venían haciendo por espacio de dos años, en los que habían recorrido distintas capitales de Europa.

Miss Mina es natural de Nueva York y tiene veinte años. Su figura es pequeñita; su pelo muy rubio; su porte distinguido.

El automóvil pertenecía á la casa Shercli, de Londres.

Antes de dar principio el espectáculo había sido probado el aparato, para lo que se colocaron en el *carrousel* sacos de arena.

La prueba se hizo sin novedad.

Amil Payeur es de París, y cuenta veintiseis años de edad.

Ambos se hospedaban en la calle de San Marcos, núm. 30.

Otras versiones del suceso.

Según el parte de la Delegación del distrito, el origen del accidente fué que al girar el mecánico Emilio Payeur, que acompaña en su ejercicio á miss Mina, la gran palanca del aparato, no se abrieron las puertas del mismo á su debido tiempo.

Otra versión, no oficial, supone que en el aparato se había colocado una tabla nueva, que pudo ser causa de algún entorpecimiento, y una tercera opinión, de carácter técnico, se inclina á creer que como el aparato tiene una especie de rail para que entre ellas quepa cómodamente el automóvil, quizás encontrará aquél obstáculo que le hiciera volcar.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Recepción en la Presidencia.

La recepción de los Senadores y Diputados ministeriales, verificada anoche en la Presidencia, estuvo muy concurrida.

Como estaba anunciado, no hubo discursos ni se facilitó lista de presentes y adheridos, pero se calcula que entre Diputados y Senadores asistieron unos 200.

Figuran entre éstos, además del señor Maura y todos los Ministros, los señores Silvela, Dato, Romero Robledo, Azcárraga, marqués de Pidal, Villaverde, Besada, Bugallal y Santos Guzmán.

La recepción duró hasta poco más de las once y media.

Con motivo de haberse fundido uno de los cables de la luz eléctrica, los salones estuvieron alumbrados con bujías hasta momentos antes de terminar la recepción.

Esta avería dió lugar á que se hicieran muchas frases.

El Sr. Maura, que llegó á la Presidencia momentos después de apagarse las luces, decía:

—Ya ven ustedes: los efectos del oscurantismo que nos domina.»

Un periodista, dirigiéndose á un ministro le dijo:

—Aquí no hacen falta taquígrafos, porque no hay discursos; pero como tampoco hay luz, no es esto lo que el señor presidente deseaba.

Y el ministro contestó:

—Todo eso no hace falta hasta mañana.

Gobernadores civiles.

Parece que el Gobierno deseaba proponer al actual gobernador de Barcelona, González Rothwos, para una alta recompensa por sus méritos é importantes servicios prestados al frente de dicha provincia; pero hubo de desistir de hacerlo ante el deseo del Sr. Rothwos de no renunciar al acta de diputado por el distrito de Salas de los Infantes.»

***

Está preparada una pequeña combinación de gobernadores civiles, en la cual figura el nombramiento de D. Carlos García Alix para el Gobierno de Gerona, pasando D. Luis Pidal á ocupar un puesto administrativo en Madrid.

NOTICIAS

La comisión de Festejos del Ayuntamiento ha dispuesto que el día del festival en el Retiro todo el *confetti* que allí se tire sea blanco quedando autorizado en el mismo recinto el uso de las serpentinas.

Los dos días restantes se celebrará en el paseo de la Castellana, desde Colón al Hipódromo, en cuya demarcación queda permitido tirar serpentinas y *confetti*, siempre que éste sea sin color.

La Cámara oficial de Comercio de Ibiza ha elevado una exposición al ministro de Hacienda en defensa de los intereses generales de su jurisdicción, hoy perjudicados por el pago de impuestos especiales sobre los principales artículos de exportación de Ibiza y Formentera.

El nuevo prelado de Astorga, cuya consagración tendrá lugar el día 2 del próximo mes de Febrero, festividad de la Candelaria, será apadrinado por S. M. el rey, representando en tan solemne ceremonia por el grande de España y diputado á Cortes Sr. Marqués de Santa Cruz, al que se tributarán los honores militares correspondientes.

Asistirá á la consagración el Nuncio de Su Santidad, monseñor Rinaldini.

El director general de Comunicaciones, señor Rendueles, ha dictado una importante circular á todas las estaciones telegráficas de España, ordenando que desde el día 15 del próximo mes de Febrero se establezcan en todas las oficinas telegráficas donde hubiese aparatos Hughes clases prácticas para todos los telegrafistas.

También ha dispuesto que se monten aparatos Hughes en muchas estaciones de telégrafos, haciendo el servicio por dicho sistema Gijón y otras poblaciones importantes.

TENIA Ó SOLITARIA Con un solo frasco de las **Cápsulas Tenífugas Espinar** se consigue eliminar sin molestias este parásito tan perjudicial al género humano. Para convencerse que se tiene la TENIA Ó SOLITARIA es suficiente con una cajita de **Píldoras Exploradoras Espinar.** Léase el Prospecto de ambos productos.—Farmacias y Droguerías.

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

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTELEÓN, 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, AMETRALLADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-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.

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.

CHOCOLATES FINOS
CAFÉS AROMÁTICOS
VENANCIO VAZQUEZ
DESPACHO, CUATRO CALLES

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

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.

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.

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

PRESILLAS tejidas
reglamento de la venta
para JEFES y OFICIALES de la ARMADA
FÁBRICA
DE GALONES DE ORO Y PLATA
DE
Leandro Badía
SUCESOR DE BUGUÑÁ Y BADIA
Casa fundada en 1763.
BARCELONA
ANCHA, 40. DE VENTA EN

MADRID	CARTAGENA	SAN FERNANDO
Justo Gómez.	M. Escobar.	S. Coop.ª Ejér.ª y Arm.ª

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA 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, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MÉJICO.—Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21 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 MEJICO.—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, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Carúpano Trinidad, Guanta y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

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

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

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

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

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

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

A. Borsig.
Construcción de máquinas y fundición de hierro.
Casa fundada en 1837. Berlin-Tegel 8.000 operarios.

Calderas de vapor
de todos los sistemas y tamaños
20.000 construídas.
Máquinas de vapor
horizontales y verticales
de todos tamaños
5.500 construídas.
Bombas
para traídas de agua,
canalizaciones, también
bombas movidas por
electricidad para minas, etc.
Máquinas frigoríficas y de hielo
del sistema de compresión
de ácido sulfuroso para fábricas
de cerveza, mataderos, etc.

Representante:
Carlos Hinderer
Génova, 6.—MADRID

BANCO DE VALENCIA

CAPITAL SOCIAL: 10.000.000 DE PESETAS

CUENTAS CORRIENTES
Descuentos, préstamos
negociaciones, giros

Compra y venta de valores del Estado é industriales
Y CUANTAS OPERACIONES SE RELACIONAN CON LOS ASUNTOS BANCARIOS

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.
Reparación de cascos, máquinas y calderas.
Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.
Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.
Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.
Tranvías aéreos.
Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.
Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.
Instalación de lavaderos.
Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS
PRESUPUESTOS GRATIS

ALTOS HORNOS DE VIZCAYA

Sociedad Anónima.-BILBAO

Capital social: 32.750.000 pesetas

FÁBRICA DE HIERRO, Y HOJADELATA, EN BARACALDO Y SESTAO
LINGOTE al cok de calidad superior para Bessemer y Martín-Stemens.
HIEAROS pudelados y homogéneos en todas las formas comerciales.
ACEROS Bessemer, Siemens, Martín y Tropenas, en las dimensiones usuales para el comercio y construcciones.
CARRILES VIGNOLE, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias.
CARRILES PHOENIX ó BROCA para tranvías eléctricos.
VIGUERIA para toda clase de construcciones.
CHAPAS gruesas y finas.
CONSTRUCCIONES DE VIGAS armadas para puentes y edificios.
FUYDICION de columnas, calderas para desplotación y otros usos y grandes piezas hasta de 20 toneladas.
FABRICACION especial de HOJADELATA.
CUBOS y BA. OS galvanizados.
LATERIA para fábrica de conservas.
ENVASES de hojadelata para diversas aplicaciones.
IMPRESION sobre hojadelata en todos colores.

DIRIGIR TODA LA CORRESPONDENCIA A
ALTOS HORNOS DE VIZCAYA
BILBAO

MECARTE HIJO
ALMACENISTA
Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15
MADRID
Casa fundada en 1836.
PRECIO FIJO. — TELÉFONO 1.202.

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

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

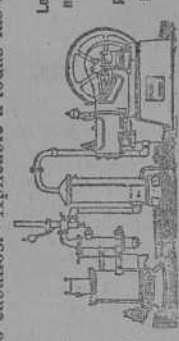
Tres salidas semanales de todos los citados puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Heyo, Consignatario.

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



La fuerza motriz más económica.
Referencias de primer orden.
Consumo por caballo-hora: 1 á 3 céntimos.
Sin caldera ni gasómetro.
Motores „BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol.
Motores eléctricos y dinamos.
RICHARD GANS, Princesa, 43, Madrid.

ELECTRICIDAD
Fonógrafos
y
GRAMOFONOS
UREÑA
Barquillo, 14 y Sauco, 1.
Madrid

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

No comprar sin pedir precios á
UREÑA
SE HACEN INSTALACIONES
Barquillo, 14, y Sauco, 1.—MADRID

TÓNICO GENITALES DEL DR. MORALES
Célebres píldoras para la segura curación de la debilidad, esperma torrea y esterilidad.
IMPOTENCIA
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

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 volúmen en 4.º de 720 páginas.
PRECIO: 12'50 PESETAS