Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.105 | Redacción y Administración, | Madrid Miércoles 28 Septiembre de 1904 | Calle de las Veneras, 5 | Dos ediciones diarias

UN RECUERDO Y UNA SOSPECHA

Estamos perfectamente persuadidos de que ni en cuestiones de Hacienda, y menos de política internacional, el Gobierno no tiene otro propósito que salir del día. Bien claramente lo demuestra el aplazamiento que sufren la solución de los problemas del saneamiento de la moneda y del convenio con Francia para nuestra ingerencia en la política de Marruecos.

Como no hay nada definido ni coordinado en estos importantísimos asuntos, ni con la Corona, ni con el país y ni aun en el seno del mismo Gabinete existe opinión concreta acerca de ellos, resulta que, como ya hemos dicho, todo se reduce á salir del paso, procurando eludir los tropiezos con una labor ficticia, en la cual se aparenta hacer mucho y en realidad no se hace nada, más que dejar transcurrir el tiempo, que era lo que tanto censuraba el actual presidente del Consejo de ministros, en sus famosas catilinarias contra los anteriores Gobiernos desde los bancos de la oposición en el Parlamento.

De ahí el no preocuparse de la defensa militar de la Nación y aun menos de la marítima, que es tan costosa. El Ejército todavía tiene razón de ser dentro de ese modo de gobernar, para el sostenimiento del orden é impedir todo intento de cambio de régimen político. Pero la Marina vale muy poco ó nada para sofocar alzamientos interiores, aunque puede servir para darles fuerza y hacerlos irresistibles, como lo demostró de modo bien patente por esta misma fecha hace treinta y seis años.

Mucho han variado las circunstancias desde entonces acá, tanto en el país como en la Marina, pero la oligarquía política que tiene secuestrado el poder no concibe la necesidad de la Marina para la resolución de los problemas externos de la Patria, pero en cambio no olvida aquel suceso y el peligro que puede representar dentro de la política interior de España.

Unicamente así puede explicarse el abandono en que se ha tenido á la defensa marítima en España y el que se haya concitado contra los que en ella sirven el encono público, haciendo pasar á los víctimas de ese abandono como causantes y responsables de su propia ruina y la del país.

Repárese bien de dónde han salido los golpes más certeros y de más efecto que contra la Marina se han lanzado y se verá que han partido de los elementos más reaccionarios, ó de los que, á pesar de fingirse liberales, al fin y á la postre concluyen por figurar á la cabeza de aquéllos.

Y fíjense también los espíritus imparciales en que el mayor quebrantamiento de la Marina, ha dimanado siempre de medidas aparentemente tomadas con el interés de reconstituirla, como está ocurriendo en los momentos actuales; pero que en el fondo no responden más que á debilitar más á este instituto armado de la defensa del país, que es lo que realmente se quiere, ya que su total destrucción no sea, por el momento, factible.

Podrá ser una exagerada suspicacia, pero ante los hechos y sus resultados adquiere fuerza de realidad incontrastable.

Ecos Navales.

Pruebas comparativas

Al fin vamos á tener una serie de experiencias comparativas entre la turbina y las máquinas recíprocas, que permitirán apreciar aproximadamente el peso del vapor que se utilice en ambos métodos de propulsión de los buques.

Este es el único modo—aparte de inutilizar costosos y engorrosos aparatos, como son los hasta ahora usados, para determinar eléctricamente la fuerza de caballos empleada—de asegurarse prácticamente de la relativa economía de cada uno de los dos sistemas.

Los destroyers ingleses *Eden* y *Derwent* son los buques elegidos para la comparación. El primero lleva una máquina de turbina del sistema Parsons, y el último va provisto de máquinas recíprocas, construídas por los Sres. Hawthorn, Leslie y Compañía. Ambos barcos llevan calderas Yarrow.

En cada buque se ha instalado en la cubierta alta un tanque hacia el cual, por medio de bombas, se arrastrará el vapor condensado, á fin de medirlo.

Por este medio se logrará apreciar el peso del vapor que cada minuto ú hora pasa por la máquina.

Las pruebas no pueden ser absolutamente concluyentes, porque las pérdidas en ese largo recorrido pueden variar de modo considerable en ambos aparatos; pero se trata de tomar toda clase de precauciones á fin de eliminar los errores en tanto cuanto sea posible, á fin de que las experiencias tengan valor para establecer comparaciones con algún fundamento práctico.

En Inglaterra se aguardan estas experiencias con el mayor interés por parte de los ingenieros navales y de ellas hemos de tener al corriente á nuestros lectores.

Nuevos acumuladores.

En la Marina francesa se ha construído un nuevo tipo de acumuladores para utilizarlo en los submarinos, con el cual se van hacer en plazo breve experiencias para juzgar de su utilidad.

Mayor potencia para el mismo peso es el distintivo de estos acumuladores.

Los hasta el presente en uso en los buques últimamente construídos, eran capaces de desarrollar 250 caballos de fuerza para alcanzar la velocidad de 11 millas por hora.

Los submarinos del tipo *Emeraude*, que se hallan en construcción, llevarán acumuladores capaces de desarrollar 600 caballos, dando para el buque una velocidad horaria de 12 millas.

Pero según se dice, el nuevo tipo de acumuladores desarrollará 1.000 caballos de fuerza y dará á los barcos una velocidad de 16 millas.

Esta última afirmación, sin embargo, se presta á comentarios de duda. Pues si 600 caballos en los acumuladores del *Emeraude* sólo dan una milla más comparados con los de 250, que producen un andar de 11, ¿por qué el sólo aumento de 400 caballos ha de producir el de cuatro millas en la velocidad de la marcha del buque?

La antigua fórmula de *que la velocidad varía como el cubo de la potencia*, aún no ha sido desmentida, y según esa regla la potencia requerida para dar al buque 16 millas de velocidad en vez de 12, será de 1.422 caballos, ó sea 45 por 100 mayor que la que se asigna á esos nuevos acumuladores.

En fin, ya veremos lo que resulta de las pruebas que se anuncian.

POLÍTICA

Polos opuestos.

No parece que está muy clara la cuestión de la disparidad entre las diputaciones forales vascongadas y el ministro de Hacienda respecto á la prórroga solicitada por las primeras para la aplicación del impuesto sobre alcoholes, que los periódicos oficiosos daban por descartada.

El presidente del Consejo de ministros quería que esta dificultad se la resolviese el Sr. Osma; pero el ministro de Hacienda ha hecho un admirable «mutis» por el foro marchándose á descansar cuatro días á Biarritz, dejando á los representantes vascongados una Real orden, que parece la última palabra del ministro, y que mantiene en toda su virtualidad el principio de que dicho impuesto lo ha de percibir, en tal ó cual tiempo, directamente el Estado, como en el resto de la nación.

El jefe del Gobierno, que en un principio parecía algún tanto inclinado en favor de las diputaciones forales, está menos explícito que antes; trata de dar largas á este pleito; pero todo hace creer que se está incubando un conflicto que puede tener trascendencia política, y entonces se podrá decir que en las escasas iniciativas que tiene el Gobierno, es tan desafortunado que no consigue armonizar los anhelos del país productor con las conveniencias del Estado.

Esta cuestión, con que no contaba el presidente del Consejo, le contraría mucho, no tanto por la gravedad que puede envolver para la marcha del Gobierno, cuanto por surgir en los instantes en que se reanudan las tareas legislativas, que es cuando más falta hace estar en franquía.

Puede ocurrir que el ministro de Hacienda se encastille en su actitud francamente definida, cediendo en lo de la prórroga, pero haciendo hincapié, en que ha de ser el Estado y no las Corporaciones forales, quien perciba directamente el impuesto; y como esto *tranche*, como dicen los franceses, ó parte por el eje, como decimos en España, el concierto económico, y todos los fueros más ó menos antiguos y respetables de los vascongados, de ahí que puedan sobrevenir complicaciones muy graves.

El deseo del jefe del Gobierno sería rehuirlas, dejando á los alcoholeros vascongados que se las entendieran con el ministro de Hacienda; pero éste ha sido cauto, y ni tardo ni perezoso ha puesto tierra por medio, dejando al presidente del Consejo, iniciador de las componendas, que las termine y se las arregle como pueda.

Tal es, á lo que parece el estado de esta cuestión; y quizá se encuentren medios de evitar que salga ahora á la superficie, pero los términos están puntualizados de tal modo y con tal claridad, que no se comprende cómo puede evitarse el conflicto, sin que uno de los dos factores ceda.

Los representantes vascongados quieren que se respete el concierto económico, y en virtud de él, que se conceda la prórroga del impuesto, que por la ley y el reglamento de alcoholes ha de empezar á regir el 1.° de Octubre. El ministro de Hacienda quería mantener esa fecha, pero se encuentra inclinado, según parece, á que se alargue para los vascongados hasta el 1.° de Enero.

Pero como las diputaciones forales piden la prórroga, para gestionar durante ella la modificación del impuesto, el ministro de Hacienda, que no quiere dejarse sorprender, mantiene á todo trance su criterio de que ha de ser el Estado y no las Corporaciones forales, quien perciba directamente el impuesto; y de ahí no pasa.

Es decir, que, en lo substancial, el conflicto está en pie, y el presidente del Consejo de Ministros no sabe, como suele decirse, á qué carta quedarse. Si atiende á los vascongados, Osma se pone farruco, y si complace al ministro de Hacienda, disgusta á los vascongados. Y así están las cosas al reanudar las Cortes sus tareas legislativas.

MARAVILLAS

CÁMARAS FRESCAS

Ahora que las previsoras madres de familia y los jefes de casa se ocupan en preparar la mansión doméstica para resistir las crudezas del invierno, ora inspeccionando en la buardilla los restos de la alfombra y estera aprovechable, ora instalando choubeskys, braseros y demás artefactos de calefacción, llega de los Estados Unidos, país maravilloso, si los hay, una noticia que hará caer de espaldas á los frioleros: la de que el tétano, enfermedad cerebral por excelencia, se cura por el frío.

Hé aquí el caso: un niño, americano, por supuesto, atacado de esa terrible dolencia, se consideraba ya desahuciado por la ciencia; pero llega un doctor, americano también, dicho se está; y va y coge al chico y lo mete en una cámara frigorífica. El chico tirita, llora, se desespera, y nada; se le hace resistir.

Pero ¡oh pasmo! las convulsiones tetánicas disminuyen y el muchacho pide por Dios y por todos los santos (se supone que es católico apostólico, etc.) que lo saquen de allí. Los papás se ablandan y sacan al chico de su cárcel helada. ¡Nunca lo hubieran hecho! La criatura, á poco de salir de la cámara frigorífica, se agrava, vuelve la pataleta y las convulsiones, y la parca fiera parece que se cierne sobre su endeble cuerpecillo.

Entonces el doctor, agarra al chico, y sin hacer caso de las súplicas de los padres, lo zampa nuevamente en la cámara helada: y he aquí que el rapaz, como un gorrión en la campana neumática, cuando se deja paso al oxígeno, empieza á revivir y á saltar, pidiendo otra vez que le saquen: pero como si no, el doctor implacable lo impide y obtiene, gracias á su tenacidad, la curación completa del chico, que no ha vuelto á padecer del tétano.

Corolario; hay que suprimir estufas y chimeneas, sobre todo en donde se reunan gentes convulsas, como por ejemplo en ciertos Congresos, en determinados mitings; en tal cual centro de reunión donde las pasiones se agitan, las campanillas se rompen y los pupitres se rajan.

El frío artificial, puede ser una industria de gran porvenir; y como al baile de San Vito, el tétano; la hidrofobia, la epilepsia, etc., son enfermedades hermanas, y la chifladura, la presunción, la versatilidad, etc., primas carnales, síguese que con la aplicación metódica y racional de los procedimientos frigoríficos, podrá tal vez conseguirse regenerar á la sociedad.

Y ¡quién sabe! Acaso los criminales empedernidos, que son unos dementes consumados, unos nerviosos finísimos, unos histéricos de primera fuerza, se regeneren y curen moral y materialmente, encerrándolos, no en sus sombríos y tristes calabozos, sino en cómodas cámaras frigoríficas.

A las exacerbaciones nerviosas, se contesta con temperaturas negativas, y tal vez, como el americanito del tétano se consiga salvar á tanto desgraciado como purga con el presidio, y á veces con el patíbulo, una decrepitud alcohólica hereditaria, ó una degeneración física, ó una deficiencia orgánica.

De todos modos, ahora que el frío se acerca se pueden ensayar esos medios en nuestros grandes locos públicos, á ver si por ese procedimiento hay manera de «meterlos en caja» y lograr que en vez de ser una calamidad pública, sean útiles al Estado, á la provincia ó al municipio.

Abel Imart.

Política africana.

El Sindicato español del Norte de Africa, entidad comercial que ha establecido sobre bases muy sólidas, las relaciones hispanomogrebinas, ha levantado por medio de su órgano en la prensa *El Africa Española*, la punta del velo que oculta las tristes negociaciones para la penetración pacífica que intenta Francia en el imperio marroquí.

A pesar del Convenio de Francia é Inglaterra, los intereses de esas dos naciones en Marruecos, van por caminos distintos. La Gran Bretaña, impuso á Francia en ese convenio, la aquiescencia de España, como requisito *sine qua non* para su ratificación.

¿Lo hizo por deferencia á España? De ningún modo. Lo impuso, porque deseando entorpecer la acción francesa en Marruecos, necesitaba imponer á Francia nuevas cortapisas y restricciones; y nada mejor que tomando pretexto de los derechos y del protectorado tradicional de España sobre Marruecos, sostener maquiavélicamente nuestra ingerencia en Africa.

Hay que reconocer que la opinión pública y la prensa española, salvo muy leves excepciones, supieron apreciar perfectamente lo que significaba esa flueza británica.

El único que no lo comprendió fué el gobierno español que, impaciente por obtener algún éxito en la política exterior, no quiso desaprovechar el que á tan poca costa se le ofrecía... y cayó afortunadamente en la red.

Afortunadamente, sí, porque gracias á su torpeza manifiesta han fracasado completamente sus gestiones para el Convenio con Francia sobre Marruecos, y por virtud de ese fracaso la nación española, ha escapado al peligro de quedar amarrada al carro franco-inglés, conservando su pristina libertad de acción, que tanta falta le hace, en la política marroquí.

La cuestión africana está íntimamente enlazada con la del Mediterráneo, y ésta con la europea. Francia, en estos últimos tiempos ha empeorado su situación en fuerza de querer ser demasiado hábil. Exageró con Rusia la nota de amistad, para volverla la espalda en cuanto estalló la guerra con el Japón y se aproximó á Inglaterra, pactando con ella el Convenio de 8 de Abril.

Pero Inglaterra que conoce perfectamente la situación de Francia, comprendió que en lo relativo á la cuestión de Marruecos las ventajas aparentes que obtenía Francia podían neutralizarse con la ingerencia española, é impuso para la validez del Convenio referido la aquiescencia del Gobierno español, que en su inexperiencia diplomática respondió admirablemente á los designios británicos.

Han fracasado las negociaciones para el Convenio francohispano, afortunadamente, repetimos; y la Gran Bretaña ha conseguido su objeto, dejando á Francia en ridículo; y á España en condiciones de poder aprovecharse de ese fracaso trabajando por su cuenta en extender su beneficiosa acción en Marruecos.

El comercio español en Marruecos no le estorba á Inglaterra, antes al contrario le sirve de auxilio y apoyo; pero el comercio francés le perturba, de ahí, la ayuda indirecta que ofrece Inglaterra á la ingerencia española en Marruecos.

Si España tuviese un Gobierno de verdadera altura, podría iniciar una política de seriedad en Africa, que desde luego sería bien acogida por las potencias europeas; y como no puede inspirar desconfianzas á nadie, por la poca importancia relativa de su fuerza militar y naval, estaría en condiciones de realizar, no exclusivamente en su solo y exclusivo provecho, como respecto de sí misma pretende ahora Francia, sino en nombre de Europa, la penetración pacífica, sin excitar los recelos de Marruecos y llevando la paz y la confianza al desvencijado imperio mogrebino.

EL DUQUE DE DENIA

Ayer falleció en Madrid á la edad de 62 años el duque viudo de Denia D. Luis de León y Cataumberg.

Hallábase bastante afectado desde que falleció su ilustre esposa, á la que profesaba un cariño inmenso, y actualmente se ocupaba en terminar el monumento que ha de erigirse sobre la tumba de la difunta duquesa de Denia, monumento cuya confección había sido encomendada al escultor Sr. Benlliure.

Nada hacía presumir el fatal desenlace que ayer mañana tuvo la enfermedad del duque viudo de Denia, adquirida hace unos días á su regreso de París, en donde había permanecido algunos días después de pasar el verano en Cauterets, según costumbre antigua en él.

El sábado anterior fué víctima de un ataque cerebral, perdiendo el conocimiento, y ha muerto sin recobrarlo.

D. Luis de León pertenecía á una distinguida familia andaluza, de la que forman parte las marquesas de Squilache y Retortillo, el marqués de Pickman y los señores de Belascoaín.

Fué en sus mocedades notable sportman, y durante el reinado de Isabel II, caballerizo de Palacio.

En 1892, contrajo matrimonio con la duquesa de Denia, que antes lo había sido de Medinaceli.

El ilustre finado tuvo gran afición á la caza, á los caballos y al tresillo, y se recuerda todavía una fiesta suntuosa que organizó en su palacio de la plaza de Colón para jubilar al famoso caballo *Ruano*, que llevaba treinta años de servicios en la casa.

Eran también muy grandes sus aficiones á las artes y se mostraba siempre espléndido cuando se trataba de prestarles protección. Cultivó en vida la amistad de muchos y eminentes artistas.

En política figuró siempre en el partido liberal, profesando al Sr. Sagasta una admiración y un cariño grandísimos.

Durante muchas legislaturas representó en Cortes el distrito de Tremp y á su muerte era senador vitalicio, cargo que le otorgó el Gobierno del Sr. Sagasta.

El fallecimiento del duque viudo de Denia, ha sido generalmente sentido.

Deja muchos amigos y muchos agradecidos que llorarán su muerte.

Descanse en paz el distinguido aristócrata y correcto caballero, y reciba su ilustre familia nuestro sincero pésame.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CXCVIII

Se hallaba el Brigadier D. José Primo de Rivera en Sevilla como Director del Colegio naval de San Telmo, cuyo cargo desempeñaba desde el 17 de Mayo de 1931, y desempeñando con el mayor interés y celo su destino hasta 1935, que, hallándose la guerra civil en su mayor ascendiente, fué nombrado Comandante general de las fuerzas navales de la costa de Cantabria, posesionándose, desde luego, de su destino y así que se hizo cargo de él, por cesación de su antecesor, como ya dijimos en el anterior artículo; embarcó en el vapor *Mazzepa* para practicar un reconocimiento, visitando toda la costa comprendida desde el puerto de Santander hasta la desembocadura de Bilbao, entre Fuenterrabía y Nendaya.

Como ya dijimos también en el anterior artículo, la mayor parte de los puertos y radas de la costa se encontraban en poder de los carlistas, y el primer objeto del brigadier Primo de Rivera, de acuerdo con lo que había propuesto y el Gobierno aprobado, fué privar al enemigo de la posesión de aquéllos que por su fondo, extensión y demás circunstancias pudieran contener embarcaciones de gran porte y alto bordo, tanto para que las armas de la Reina Isabel II, tuvieran en la mar el necesario apoyo y primacía, cuanto para evitar desembarcos y alijos en grande escala de armas, pertrechos y demás auxilios para la causa del Pretendiente.

A este fin puso sus miras en sostener á Guetaria y en recobrar á Pasajes, el mayor puerto de todos los del Golfo de Gascuña (como lo llaman los franceses).

Los carlistas, para evitarlo, concentraron sus fuerzas en la población de Guetaria, y después de una buena defensa tomaron el pueblo, retirándose nuestras tropas al peñón, donde hay un fuerte que está unido al continente por un estrecho istmo.

Excusado y fuera de nuestro propósito está el describir las proezas que se sucedieron en la prolongada y briosa defensa de aquel peñón, por su valiente y malogrado Gobernador D. Juan Otalora, pero si expresásemos que el Brigadier Primo de Rivera, considerando su conservación de suma importancia por las razones antes expuestas, fué infatigable en socorrerlo con víveres, aguada, artillería, pertrechos y demás, en medio de un temporal continuado y cuando los socorros hubieran de ser precisamente puestos en tierra bajo el fuego de los carlistas.

Los resultados coronaron los esfuerzos de aquel brillante jefe y de Primo de Rivera, pues á pesar de los ataques continuos de los facciosos y del bloqueo vigoroso y sostenido en que lo tuvieron, así como de varios ataques tan continuos como infructuosos, el Peñón y el Fuerte de Guetaria se conservaron ya siempre en esta guerra tremolando la bandera de la Reina Isabel II.

Siguiendo las operaciones por la costa el brigadier Primo de Rivera, asistió para protejer con las fuerzas navales de su mando la salida que hizo la guarnición de San Sebastián á las órdenes del brigadier del ejército D. Fermín Iriarte, el 10 de Febrero de 1836, pasando enseguida á Bilbao para poner los fuertes y puntos marítimos de aquella ría en estado de defensa.

Su incansable actividad y su patriotismo dió nuevo impulso á la juventud marina que tenía á sus órdenes, inspirándole aquel ardor y entusiasmo que hace acometer las mayores empresas asegurando la victoria. El Gobierno, satisfecho del honroso proceder de Primo de Rivera, lo promovió entonces á jefe de Escuadra con una comunicación muy honorífica.

El 27 de Mayo siguiente, á la cabeza de las fuerzas navales de su mando y en combinación con el cuerpo de Ejército del General inglés Sir Lacy-Evans, tomó posesión del Puerto de Pasajes y de sus fuertes, practicó obras de fortificación para la conservación del uno y los otros, y rechazó los ataques que le dieron los carlistas el 6 y 9 de Junio sucesivo, y en cuyos trabajos y operaciones, dejando aparte sus años, se presentaba siempre el General Primo de Rivera, como modelo constante de celo, valor y entusiasmo por la causa que defendía.

Con las mismas fuerzas navales dirigió por mar el ataque dado á la plaza de Fuenterrabía los días 11 y 12 de Julio del mismo año, acerca de cuya acción el general Sir Lacy-Evans, en su parte al Gobierno se expresaba en los términos siguientes:

«Los vapores ingleses y los españoles metieron en la ciudad y plaza de Fuenterrabía una porción de granadas, y fué muy digna de notarse la intrepidez y arrojo de la Marina Real Española.

No pudiendo los vapores de calar salir más allá de la barra, el Sr. Primo de Rivera, comandante general de las fuerzas navales de la costa de Cantabria, en persona, con las fuerzas sutiles, dobló la punta de Hendaya bajo el fuego del cañón enemigo; en esta disposición hizo un vivísimo fuego á la plaza, luego desembarcó también unos sesenta ú ochenta hombres, que llegaron bajo los muros de la misma plaza, y aún después de replegadas las fuerzas terrestres, se mantuvo en el río, cañoneando al enemigo.»

El General Primo de Rivera, después de llevar á cabo siempre con buen éxito las operaciones y cruceros necesarios con las fuerzas navales confiadas á su mando, cesó el 20 de Julio por haber sido nombrado Comandante general de Marina del Departamento de Cartagena, no dejando á pesar de esto hasta fines de Octubre el mando de las fuerzas navales,

Pasó después la fuerza naval que había en el Cantábrico á la ría de Bilbao y allí sostuvo varias acciones los días 2, 3 y 4 de Noviembre al introducir 300 quintales de pólvora y víveres en la plaza bajo el fuego de los enemigos, después tuvo lugar la batalla de Luchana y ya dijimos la honrosa parte que tuvo en ella nuestra Marina de guerra y citado á los que más se distinguieron.

En 1837, concurrieron también las fuerzas navales del Cantábrico al ataque y capitulación de las plazas de Irún y Fuenterrabía, cooperando al éxito de aquellas operaciones y otorgándose á todos los que concurrieron á estas acciones, una cruz de distinción que las recordará y también cooperó la Marina de guerra á los desembarcos efectuados en los pueblos enemigos de Ondárroa y Deva, en los días 4 y 5 de Octubre.

En 1838, asistieron también las fuerzas navales que estamos historiando someramente, á las operaciones militares sobre la línea del río Orio y Zaráuz prestando servicios de mucha utilidad en cruceros y en comisiones á los puertos de la costa, ocupados por las tropas liberales y bombardeando á menudo las posiciones y pueblecillos ocupados por las facciones carlistas.

La defensa del Castillo de Guetaria llevada á cabo por el Capitán de navío don

Juan de Otalora, es una página honrosa para la Marina que debiera figurar en esta historia al ocuparnos de la parte que en ella tomó la de guerra; mandaba este marino en 1835 la goleta *Isabel II* cuando era más poderosa la lucha y practicando un desembarco en el cabo Machichaco, con su gente clavó la artillería que allí tenían los carlistas, cubriéndola con su tripulación durante el sitio de San Sebastián; pero los detalles de la defensa de Guetaria han de ser objeto de otro artículo, pues si no con mucha extensión, al menos se han de dar á conocer con alguna, los hechos gloriosos llevados á cabo en aquella guerra, por nuestros valientes marinos.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 27 de Septiembre de 1904

METALURGIA NAVAL

LOS ALTOS HORNOS HACIA EL MAR

Algunas personas entendidas llaman la atención acerca del fenómeno que se está produciendo en la metalurgia, es á saber, la emigración de los altos hornos hacia el mar.

En efecto, sabida es la situación de los de las Landas, Panillac, Triguae, Boucau, Isbergues, Dutreau y hasta los de Deusin Auzin, todos ellos situados en las costas francesas del Océano.

Inglaterra también los tiene en gran número á la orilla del mar, y tal vez de esta situación depende su preponderancia metalúrgica, supuesto que tiene facilidad inmensa de recibir la hulla por transportes marítimos y á la puerta, digámoslo así, de sus grandes establecimientos industriales.

En Follonica (Italia), acaban de inaugurarse altos hornos á las orillas del Elba, los cuales forman un grupo de 35 estaciones metalúrgicas y cerca de Amberes los de Hoboken, que son también muy importantes.

Observan fundadamente los que estudian este fenómeno, que únicamente Alemania queda rezagada en ese movimiento de avance, pero es sin duda porque, como Francia, posee altos hornos sobre el mineral de la Lorena, establecimientos metalúrgicos que acaso serán los más duraderos del mundo.

Por su parte también España tiene los de Bilbao en la situación más favorable que se puede ambicionar.

El Creusot también ha instalado los suyos en Cette, y estos establecimientos prometen ser los más importantes, y España resulta ser la nación donde ha contratado la mayor suma de su mineral.

Con la creación de esos altos hornos se aspira á que en el Mediterráneo no haya más productos de fundición que los de Nancy-Longwy ó los del litoral francés.—X.

UNA ODISEA

El 1.° del corriente entraba en Margate, puerto de Inglaterra, un falucho de dos toneladas y media, procedente de las islas Azores, de donde había salido veintidós días antes. Traía por toda tripulación al capitán John Voss y á un piloto.

El viaje completo que había hecho el citado capitán en ese cascarón era nada menos que de 40.000 millas, y había durado tres años, tres meses y 12 días, contados desde el 21 de Mayo de 1901, en que se dió á la vela en puerto de Victoria, de la Colombia británica.

El protagonista, que bien merece el calificativo de héroe, de esa magna empresa, tiene cuarenta y seis años y todo el tipo clásico del marino inglés.

En cuanto al barco, cuyo nombre es *Tilicum* (que significa *amigo* en no sé qué lengua, aunque supongo sea en la indígena de Colombia), es de tres palos, que llevan treinta y ocho yardas cuadradas de lona y va provisto de una casilla ó camareta que le mandó agregar el capitán Voss para resguardo de los dos ó tres únicos tripulantes que su pequeño tamaño consiente. Fué construído por un indio de Norte América (pues el capitán Voss ha pasado parte de su vida en Nueva Escocia), muerto hace años, y cuya calavera ha llevado el capitán Voss á bordo durante todo el viaje á guisa de amuleto. Como el barco sólo calaba 24 pulgadas, se le forró de plomo la quilla, aumentándole así tres quintales de peso para darle mayor estabilidad.

Emprendió el Capitán Voss el viaje, acompañado por un señor Luxón, propietario del periódico *Winnipeg Freee Press*, pero tuvo que desembarcarlo en uno de los primeros puertos en que tocó, sustituyéndolo por un piloto contratado. Este se cayó al agua y se ahogó en el Pacífico, á 1.200 millas de Sidney, en un día de tormenta, perdiéndose con él la única aguja de marea que había á bordo, por lo que hubo el Capitán Voss de navegar guiándose por las estrellas hasta descubrir tierra.

La primera parte de su navegación fué, según dice, por la costa de Vancouver; después por el mar Pacífico septentrional, con rumbo Sur, hasta cruzar el Ecuador por los 122 grados de longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

Diez y siete días se detuvo en las islas de Penrhyn y adyacentes, situadas en el Pacífico meridional, durante cuyo tiempo mantuvo relaciones amistosas con los naturales, entre cuyas tribus hay algunas caníbales, con quienes se llevó perfectamente.

En la travesía de 1.800 millas de Fijé á Sidney por el Pacífico, le ocurrió la desgracia de perder al piloto atrás citado, que había enganchado poco tiempo antes.

Desde Sidney, donde se detuvo algunos días, anduvo costeando la Australia.

En el puerto de Melbourne sufrió su barco una avería por descuido en el manejo de una grúa del muelle. Reclamó con tal motivo una indemnización, que le fué concedida.

De Melbourne fué á Adelaida, y desde Adelaida, por Hobart, hasta el extremo meridional de Nueva Zelanda. A su paso por Ballarat, donde hizo escala, tomó parte en una regata que se verificó en un lago de tierra adentro á 1.400 pies sobre el nivel del mar, á donde hizo conducir la canoa. También en ese viaje estuvo á punto de perder al piloto, á quien un golpe de mar arrojó al agua; pero esta vez tuvo la suerte de salvarlo.

En la travesía de Auckland á las Nuevas Hébridas, que fué de diez y ocho días, se sintió enfermo, y habiendo dirigido y arribado en busca de un médico á una isla cercana al Estrecho de Torres, la encontró desierta.

En la isla de Rodríguez, á donde llegó después de navegar 2.000 millas por el Océano Indico, se proveyó de víveres.

Después fué á Durban, en la costa del Sur de Africa. Allí desembarcó y visitó á Ladysmith, Colenso, Pretoria y otros lugares de aquel territorio.

El 21 de Mayo último, á los tres años cabales de su salida de Victoria, llegó á Pernambuco, á donde se había dirigido desde la Ciudad del Cabo, haciendo escala en la isla de Santa Elena.

El mal estado de su salud á causa de las molestias de tan largo é incómodo viaje, le hizo tardar más de lo debido en la travesía de Pernambuco á las Azores, durante la cual se encontró dos barcos ingleses con los que se puso al habla.

De las Azores á Inglaterra navegó en buen tiempo, pero en otras travesías de su largo viaje los tuvo malísimos y corrió tremendos temporales en que estuvo muchas veces á punto de perderse.

Pretende el capitán Voss haber inventado un ancla (de la que ha sacado privilegio), cuyas ventajas para aguantar malos mares ha tratado de demostrar en varias conferencias que ha dado en público. Fué una de ellas en el puerto de Ghristchurch en Australia ante siete mil espectadores; otra en el de Washington.

Se dice que el capitán Voss, de cuya llegada á Inglaterra han hablado extensamente los periódicos de esa nación, publicará muy pronto un libro con la relación de su viaje.

Don Ramiro.

DESDE WASHINGTON

8 Septiembre.

El descubrimiento, hecho por unos políticos republicanos de Nueva York, de que los griegos, vendedores de frutas, y los sicilianos, que, de mayor empuje industrial, no contentos con vender fruta, limpian botas, se han declarado por el Presidente Roosevelt, no carece de importancia; pues según todas las probabilidades, á este país han de seguir viniendo sicilianos y griegos y con ellos podrá el portido republicano formarse una clientela como la que los demócratas se han formado con el elemento irlandés.

Y á propósito de irlandeses. Ahora Mr. Redmond, jefe de los autonomistas de Irlanda en la Cámara de los Comunes, y otros notables correligionarios suyos, andan de excursión por los Estados levantando fondos para su causa.

En un mitin celebrado en Nueva York, mister Fiunerty, presidente de la Liga Irlandesa, ha dicho que el pueblo americano debiera de simpatizar con Rusia y no con el Japón. El auditorio ha aplaudido mucho esto, que es característico de lo que puede el odio político.

A los irlandeses, como liberales y autonomistas, no debiera inspirarles amistad Rusia que combate la autonomía de Finlandia; y los católicos de Irlanda, que son allí la mayoría, conocen de seguro cómo se trata á los de Polonia. Sin embargo, se prescinde de todo eso, para considerar sólo que Rusia es enemiga de Inglaterra.

A los patrioteros ingleses, que por hostilidad á Rusia simpatizan con Finlandia y con Polonia, también se les podria atrapar en pecado de inconsecuencia, al recordar lo que han hecho con los irlandeses; pero hay que reconocer que la política inglesa en Irlanda se ha modificado mucho en estos últimos años.

El pueblo americano no se volverá rusófilo para dar gusto á los irlandeses, como, tampoco, irá á donde quieran llevarlo los japoneses; irá hasta donde le convenga y apoyará á al Japón en tanto cuanto éste sirva los intereses de los Estados Unidos. Hoy, el *Sun*, de Nueva York, anuncia que, cuando se haga la paz, el Gobierde Washington no influirá para que el Japón se le despoje de su parte de botín, que fué lo que hicieron Rusia, Alemania y Francia, cuando en 1894, los japoneses derrotaron á los chinos.

Esta es una política razonable; la de los Estados Unidos, se entiende; puesto que aún en el caso de que se vuelvan las tornas y Rusia obtenga grandes ventajas militares, algún premio se ha de dar á los japoneses por su admirable campaña. Eso, no solo será justicia sino prudencia. El Japón necesita expansión y ha demostrado su valor y capacidad para conseguirla; si no la logra ahora, seguirá haciendo armamento y caerá sobre las posesiones asiáticas de alguna potencia, que lo pasará aún peor que Rusia.

El acorralar á una nación no es bueno ni da los resultados que de ello se espera.

Inglaterra ha atajado á Rusia el paso hacia el Mediterráneo y lo que ha venido ha sido la conquista rusa del Asia Central y la creación del poder naval ruso en el Extremo de Asia. Si ahora, se ataja á Rusia por allí, se volverá dentro de algunos años, en el Centro y en el Oeste y acaso opere en condiciones menos favorables para Inglaterra, que las de la guerra actual. Otro tanto se puede decir del Japón; las potencias que ahora se opongan á que haga adquisiciones territoriales, pueden correr el riesgo de ser batidas y despojadas por los japoneses. Y, de aquí que, al ajustarse la paz, así Alemania y Francia como Inglaterra y los Estados Unidos admitan la conveniencia que ninguno de los dos beligerantes quede anulado en el Este de Asia.

Pero ¿cuándo se hará la paz? Se nos dice que ahora, se está librando una batalla definitiva; lo será, si vencen los rusos, los cuales, recobrado con esa ventaja el prestigio militar, tendrán interés en acabar la guerra; pero si Kuropatkine es derrotado, es lo más probable que el Zar resuelva hacer una segunda campaña. Y entonces, tardará la paz otro año, por lo corto. Hay quienes creen que, gane la batalla el ruso, ó gánela el japonés, las grandes potencias impondrán su mediación; no la ofrecerán; la impondrán; esto es, obligarán á los beligerantes á cesar en la lucha.

X. Y. Z.

CUENTO

Los dos hermanos.

Julio y Alberto eran hermanos: Julio contaba quince años y Alberto catorce. Cuando quedaron huérfanos, Julio le dijo un día á su hermano:

—Ya sabes, Alberto, nuestra situación; sólo tenemos dos mil reales. ¿Quieres que continuemos como hasta hoy, y juntos corramos la misma suerte, ó quieres, según me dijiste, marcharte á Barcelona y que yo me quede en Madrid?

—Yo, hermano mío—contestó Alberto—sería muy feliz á tu lado, pero ¿por qué no hemos de poder reunirnos un día, por ejemplo, dentro de veinte años, y así el que haya sido más afortunado puede favorecer al que la suerte le haya sido adversa? ¿Qué, no te parece bien mi idea?

—Tienes razón—repuso Julio,—así corremos dos suertes. ¿Y si á los dos nos va mal?

—Entonces—respondió Alberto—sabremos resignarnos y juntos apuraremos el cáliz del sufrimiento.

Y los dos jóvenes, niños en su constitución, niños en su edad y hombres en sus ideas y decisiones, después de abrazarse tiernamente, dieron un adiós á la casa que los vió nacer y cada cual empezó la peregrinación de la vida como Dios les dió á entender.

Alberto en Barcelona tuvo suerte, tanta, que al cumplirse los veinte años de la separación era dueño de un gran almacén de paños. No fué menor la suerte de Julio, el cual tenía un saldo á su favor en su cuenta corriente del Banco, de más de cien mil duros.

—¿Cómo has logrado hacerte almacenista?—le dijo Julio á su hermano cuando al espirar el plazo de los veinte años pudieron darse un fraternal abrazo.

—¿Que cómo? Trabajando,—respondió Alberto.—Y tú, ¿cómo has logrado hacerte capitalista?

Por los ojos de Julio pasó como una nube de tristeza, que por un momento le turbó é hizo que su rostro tomara un tinte sombrío como las sombras de la muerte.

—¿Te pones malo?—dijo Alberto sosteniendo á su hermano, que trémulo y convulso, no se atrevía á mirarle frente á frente.

—No, no es nada; ya se me ha pasado—contestó Julio con tristeza.

—Te contaré mi historia,—murmuró cariñosamente Alberto;—ya que tú no te encuentras con fuerzas para referirme la tuya, verás. Cuando nos separamos, llegué á Barcelona, y á los pocos días entré de dependiente en un almacén de paños. Al año era segundo dependiente; á los cuatro años ascendí á primero, y dos años después era el encargado del almacén con el 30 por 100 de participación en las utilidades, que eran considerables.

Pasaron ocho años más, y llegó el día feliz para mí, el día que con mis ahorros pude pagar una cantidad alzada por el traspaso. La pagué; el almacén era mío; un almacén que aproximadamente valdrá la suma de que tú dispones. Los dos hemos hecho fortuna, los dos somos ricos. ¡Si vivieran nuestros pobres padres! Y seguidamente se abrazó á Julio, diciéndole:

—Ya no nos separaremos; juntos iremos á Barcelona ó á donde tú quieras, ¿qué te parece?

Julio nada contestó. Suspiró tristemente, y las lágrimas que cubrían su rostro eran prueba elocuente de su sufrimiento.

—¡Julio! ¡Por Dios, hermano mío!—exclamó Alberto llorando á su vez.—¿Qué es lo que te pasa? ¿No soy tu hermano? ¿Por qué te callas?

—Me callo—respondió Julio—me callo, porque yo no puedo hablar; porque yo no puedo llamarte hermano; porque tú eres un hombre honrado; porque yo soy un ladrón..., un miserable...

—¡Un ladrón! ¿Y á quién has robado, infeliz? ¿A quién has robado?—repuso Alberto sollozando.

—Has de saber—contestó Julio temblroso—que los cien mil duros que constituyen mi capital son de unos pobres huérfanos. Su madre dió aquella suma para invertirla en la compra de valores y yo me apoderé bonitamente de ella, negando que tal suma hubiese recibido. Después, ellos, los dueños viven poco menos que en la miseria y yo disfrutando de un capital que no me pertenece! ¿No es esto infame? y ahora, ¿puedo llamarte hermano? ¡No, Alberto; huye de mí; tú eres un hombre, yo soy un ladrón, huye, huye de mí!

—¡Julio!—dijo Alberto con voz trémula.—Ese llanto que cubre tu rostro, esos sollozos que salen de tu corazón son pruebas y señales de tu arrepentimiento. Mañana—añadió—todo tu capital debe pasar á aquella pobre familia; yo me encargo de ello; después el trabajo nos espera. ¿Quiéres purificarte? ¿Quiéres lavar tu falta en la hermosa fuente del trabajo?

—Sí, Alberto—contestó Julio al momento.—Quiero trabajar; quiero devolver lo que no es mío, quiero volver á la vida, quiero llamarte mi salvador, mi maestro...

—El trabajo nos espera—exclamó Alberto.—En el trabajo hallarás la alegría que te falta, el amor que ambicionas, todo, hermano mío, porque el trabajo es una madre cariñosa que recibe en sus dulces brazos al bueno y al malo, al pecador y al justo, al rico y al pobre. Es una madre que honra y enaltece. En él puedes purificar tu falta; yo te daré mi cariño, que es grande, muy grande...

Y los dos hermanos se confundieron en un abrazo que parecía interminable. Y en tanto, sobre ellos flotaba algo sobrenatural que los envolvía en un ambiente de gloria.

Acaso sería el llanto precioso del arrepentimiento y del perdón, que al evaporarse, se elevaba á otras regiones más puras.

Prudencio Jordi Arranz.

NOTICIAS DE MARINA

Desde Ferrol

26 Septiembre.

Del Departamento.

Cuerpo general.—El Alférez de navío D. Pedro Cardona, solicita abono de gratificación, que dejó de percibir.

Infantería de Marina.—Solicita dos meses de ampliación á la licencia que disfruta, el capitán D. José de la Fuente Somoza.

—Idem dos meses para asuntos propios el cabo Manuel Cendón García.

Contramaestres.—Desembarcaron del *Cardenal Cisneros* y pasaron asignados á la sección, el mayor de segunda clase D. José Méndez García, el segundo graduado D. Victoriano López Pita y el tercero José Sánchez Rodríguez.

Condestables.—Desembarcó de la Escuadra y pasó á la sección en uso de la excedencia forzosa, el tercero Francisco Arriaga Seoane.

Auxiliares de oficinas.—Cesó en la Comisaría del Arsenal y embarcó en la Escuadra de instrucción el segundo escribiente D. Luis Trujillo Guirao.

Cabos de mar.—Solicita doble tiempo de campaña por el tiempo que estuvo en la de Cuba, el cabo de mar guarda pesca del puerto de Campelo, Manuel Escribano.

Marina Mercante.—Solicita examen para Capitán, el Piloto, vecino de la Coruña, D. Rafael López Soler.

—Idem ídem el aprendiz naval D. Enrique Méndez Vázquez, que se le dispense de la edad para prestar examen de segundo maquinista.

—En la Comandancia de Marina de Santander fueron aprobados para pilotos los alumnos de Náutica D. Tomás Lavín, D. Marino Coterillo, D. Pedro Quirós, D. Camilo Enciso y don José Quesada y Pérez Cossio.

Prácticos.—Falleció el práctico mayor del puerto de Marín D. José López Sanchiz.

Del Arsenal.

Personal.—Se le ha concedido un año de licencia al operario del taller de maquinaria, Rafael Mascaró Abella.

Material.—Se ha dispuesto le sean facilitados por el Arsenal, al crucero *Extremadura*, varios efectos del cargo de su condestable.

Idem íd. íd. varios íd. al crucero *Cardenal Cisneros*.

Idem íd. íd. que por el crucero *Extremadura* se entreguen en el Arsenal, en concepto de exclusión, 5.440 tubos de los condensadores.

LAS NEGOCIACIONES SOBRE MARRUECOS

La Patrie, de París, asegura que las negociaciones franco españolas sobre Marruecos se han roto, agregando que las consecuencias serán desastrosas para Francia, pues si Inglaterra le reconoce preponderancia en Marruecos, es porque no tiene derecho á oponerse, mientras que si España, que es el país que más comercia con Marruecos, se opone á nuestras miras pudiendo hacerlo y teniendo interés en ello, al fin será necesario arreglarse, y Francia deberá ceder; abandonando á España la zona de influencia que pide en el litoral, que es el único terreno que tiene valor, quedando Francia con las tierras estériles.

Por otra parte, el corresponsal de *Le Temps* desmiente la información, asegurando que las negociaciones continúan con grandes probabilidades de llegar á un acuerdo, deseado por ambas partes.

EL YATE "NAHMA,,

Vigo 26 Septiembre.

Ayer tarde estuvo en puerto por breves horas el magnífico yate norteamericano *Nahma*, perteneciente á la archimillonaria de los Estados Unidos mistres Goelet.

Es un precioso barco, de corte muy semejante al *Giralda*, pintado como éste de blanco hasta la línea de flotación y de verde claro en la parte inferior del casco; y como el yate real tiene chimenea alta y amarilla, pero sólo arbola dos palos.

Mide el *Nahma* 275 pies de eslora, 36 de ancho y 21 de puntal.

Desplaza 2.400 toneladas y su máquina desarrolla 7.000 caballos de fuerza.

Anda 17 nudos, como los grandes trasatlánticos, lo cual permite á su propietaria atravesar el Atlántico en siete días.

Su tripulación la forman 65 hombres, vestidos con corrección de marineros ingleses.

Fué construído el *Nahma* en los talleres del Clyde hace pocos años, con todos los adelantos del arte de la ingeniería naval y todos los refinamientos del lujo. El Emperador Guillermo y el Rey Eduardo, que han sido muchas veces comensales de Mrs. Goelet en sus detenciones en los puertos, han reconocido que el *Victoria and Albert* y el *Hohenzollern* no sobrepujan en perfección al yate norteamericano.

---

17 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA,,

PEDRO SIMPLE

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYÁT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

Nunca hubiera sabido lo que aquello quería decir si el guardia marina luego que concluyó de reir, no me hubiese informado de que era costumbre dar á los marineros de las gavias algo para ver la primera vez que se subía donde estaban, y que si no lo hacía me atarían al estremo de las cuerdas.

No teniendo dinero en el bolsillo, prometí pagarlo luego que estuviera mas abajo, pero el señor Jenkins no quería fiarme.

Entonces me puse muy enfadado y le pregunté si dudaba de mi honor.

Me contestó que no dudaba de mi honor de manera ninguna, pero que quería las siete pesetas antes de dejarme bajar.

—¡Cómo! exclamé yo, ¿sabe usted con quién está hablando?

Soy un oficial y un caballero.

¿No sabe usted que mi abuelo es...?

Sí, contestó; lo sé perfectamente.

—Entonces, ¿quién es, si usted lo sabe? contesté furioso.

—¿Quién es?

¡Tomo! será el lord no sé cuantos.

—No señor no es ese su nombre, es lord Poivilege, contesté yo muy sorprendido de que supiese que mi abuelo era lod.

¿Supone usted, continué, que faltaré á mi palabra deshonrando á mi familia por siete miserables pesetas?

Esta observación, la garantía que dió el guardiamarina diciendo que él salía de fiador por mí, satisfacieron al señor Jenkens, el cual me permitió bajar por las cuerdas.

Abrí mi cofre y pagué las siete pesetas á uno de los marineros que bajaron conmigo y después pasé sobre cubierta para aprender todo lo que pudiese de mi profesión.

Hice muchísimas preguntas á los guardias marinas respecto de los cañones, y me rodearon todos para contestarlas.

Uno me dijo que se llamaban los dientes de la fragata, porque tapaban las bocas francesas; otro aseguró que había entrado tantas veces en acción, que le llamaban traga fuegos.

Yo le pregunté cómo había escapado con vida de tantos peligros, y me contestó que observaba siempre una regla, y era que cuando la primera bala de cañón daba en el costado del buque el metia la cabeza en el agujero que había hecho porque según los cálculos del prefesor Inmman había treinta y dos mil setecientas cuarenta y siete probabilidades y algunos decimales contra una, de que no volvería á dar otra bala en el mismo sitio.

Nunca había pensado en que se hicieran semejantes cálculos.

CAPITULO VIII

Mis compañeros me demmestran la inconveniencia de contraer deudas.—La obligación desempeñada cortesmente.—contraigo relaciones con algunos coballeros del interior.—El episodio de Sholto Mac Foy.

Despuée de haber estado un mes á bordo empecé á encontrar mds agradable la vida ya no me disgustaba tanto el olor de la brea, y podía dirigirme á mi hamaca sin caer del otro lado.

Mis compañeros eran buenos para mí, aunque se reían mucho con migo; pero no eran muy delicados en sus ideas de honor.

Consideraban que engañar á un compañero era delicioso y divertido, y porque se reían cuando me engañaban creían que no era engaño.

Por mi parte yo creía, y creo, que la mentira es mentira, y que una persona no es mas honrada porque se ria del que ha sido objeto de sus engaños.

Pocos días después, de haber yo llegado á bordo compré algunas tortas á la cantinera del boto, cantina según le llamaban; quise pagarla, pero dijo que no tenía cambio, y con mucha política añadió que las llevase al fiado.

Sacó un libro estrecho y dijo que me abría una cuenta y que la pagaría cuando creyera coveniente.

No hice objección ninguna á esto, y despues envié por diferentes cosas hasta que creí que mi cuenta debería subir á unas once ó doce pesetas.

Como había pometido á mi padre no incurrir en deudas, consideré que ya era tiempo de arreglar aquella cuenta.

La pedí y me encontré sorprendido de que subiera á cerca de once duros.

Declaré que la cosa era imposible y pedí á la vivandera que me mostrase el libro de asientos para ver las cosas que yo había tomado de su tienda.

Entonces hallé que cada día se habían apuntado á mi cuenta tres ó cuatro docenas de tortas pedidas por los caballeros guardias marinas, con el encargo de ponerlas á la cuenta del señor Simple.

esto me chocó mucho no solamente porla cantidad que tenía que pagar, sino también por la falta de delicadeza de parte de mis compañeros; pero cuando me quejé de ello en la cámara se echaron todos á reir.

Al fin uno de ellos me dijo:

—Pedro, dígame usted la verdad; ¿no le previno á usted su padre que no contrajese deudas?

—Sí tal, contesté yo.

—Lo se perfectamente, repuso mi compañero: todos los padres dicen lo mismo cuando sus hijos salen de casa; es la costumbre general.

Ahora bien: observe usted una cosa, Pedro; y es que sus compañeros han estado comiendo tortas á costa de usted, precisamente por consideración de usted mismo.

Usted ha desobedecido los consejos de su padre antes de haber pasado un mes desde que salió de caso; y paaa darle á usted una lección que puede serle útil en adelante es por lo que hemos considerado de nuestro deber el comernos esas tortas.

Espero que la lección le apovechará á usted; vaya usted á pagar á la cantinera, arregle su cuenta y no vuelva á hacer otra.

—No la haré ciertamente, contesté; pero como no podía probarse quién había encargado las tortas, y yo no creí regular que la mujer perdiese su dinero, pagué mi cuenta con la resolución de no abrir otra con nadie en adelante.

Pero este pago dejó vacios mis bolsillos,

No es posible imaginarse nada más elegante, más lujoso, ni mejor organizado.

Los cuartos de dormir, situados en el entrepuente, son amplios y cómodos. Son altos de techo, pintados de blanco, con telas de seda en los recuadros, camas de madera, armarios de espejo, tocador, y cuanto una persona acostumbrada á vivir bien puede apetecer.

Inmediato al cuarto de dormir el de baño, con piso de mosaico á la romana, azulejos á la inglesa en las paredes, pila niquelada y aparato de ducha. Cada baño contiene cuatro grifos para el agua fría ó caliente, según se desee, dulce ó de mar.

Complemento de los cuartos de dormir son los ventiladores eléctricos para que se renueve el aire rápidamente, los timbres para llamar á los distintos criados y la perfecta iluminación para vestirse.

De estos cuartos el más lujoso es, naturalmente, el de mistres Goelet.

Una puerta comunica con el ascensor que pone en comunicación este cuarto con otro inmenso de armarios, situado en el sobrado, en que se colocan los vestidos.

Sobre cubierta están el salón, el comedor y la cocina, y en el puente otro elegante *smoking-room* con muebles de fino tafilete verde claro, cómodas, butacas y divanes, largas pipas para los que tienen esta afición y buen número de libros modernos para distraer las horas de navegación.

Hay un gran salón adornado con muebles antiguos franceses.

Entre las fotografías que en lindos marcos vénse sobre las mesas, figuran las del Emperador Guillermo, Emperatriz Augusta, Emperatriz Eugenia, el italiano duque della Grazia, la hija de Mr. Roosevelt, y varias bellezas norteamericanas, todas con sus autógrafos.

Otra interesante fotografía es la de Beatrice, la bella hija á quien llora muerta mistres Goelet. Retratóla el pintor Serjeant, á los diez años.

Sobre la mesa de escribir aparece el álbum del yate con autógrafos de las familias Reales de Alemania é Inglaterra, Duques de Teck, Príncipes de Gales, duque de Cambridge, Emperatriz Eugenia, canciller Bülow, príncipe Enrique de Prusia y Duque de Orleans, entre otros ciento.

Desde esta sala se pasa al comedor, de roble encerado, con tallas muy lindas, verde alfombra de los Gobelinos, elegante servicio de plata en los aparadores y argentadas copas obtenidas como premios de regatas. Una es regalo del Emperador Guillermo á la dueña del yate. Las sillas son de rejilla, con almohadones sobrepuestos.

Necesitaríamos un espacio que no disponemos si fuéramos á describir las innumerables bellezas del *Nahma*.

En la cocina, que dirigen dos jefes franceses, hay toda suerte de ingeniosos aparatos, para que el movimiento en los días de mucha mar no influya en la perfección de las salsas.

El cuarto de plancha es curioso. Las planchas son eléctricas, y merced á un alambre adquieren el calor necesario para estirar la ropa.

Hay á popa como un salón, con grandes ventanas de cristales, que viene á ser el *hall* del barco. Allí corre el viento y se ve la costa cuando se navega cerca de tierra y allí se almuerza muy á menudo.

Tiene sitio destinado al automóvil; bote movido por petróleo: sistema eléctrico de calefacción; un gran puente para que las señoras puedan presenciar la entrada en los puertos; sala de juegos, en la que no falta el *ping pong* de moda; botiquín que lleva el médico de á bordo etcétera, etc.

El *Nahma* es un palacio flotante en que no falta el más pequeño pormenor de lujo y de comodidad. Hasta el hielo se hace artificialmente por medio de combinaciones químicas, mientras en cámaras frigoríficas se conservan las carnes, y en jaulas los carneros y las aves vivas.

Veinte millones de pesetas ha costado y su sostenimiento importa 400.000 francos anuales. Estas cifras, para la tía de los duques de Rochebourg, no significan gran cosa. Su esposo, mister Rober, le dejó una fortuna que permite esos lujos.

Viajan en el *Nahma*, con su propietaria, el conde Bari, la condesa de Chandon de Brialle, la marquesa d' Aligre y Mr. Reigss.

Han estado este verano en Saint Malo, San Juan de Luz, Pasajes, San Sebastián, Santander, Villagarcía y Lisboa.

En la capital de Portugal fué visitado por el Rey D. Carlos, á quien mistres Goelet obsequió con un opíparo banquete.

El *Nahma* fondeó en Vigo á las cuatro y zarpó de nuevo poco después de las seis.

Durante ese corto espacio de tiempo, la dueña del yate y sus compañeros de viaje bajaron á tierra y han recorrido la población, deteniéndose en la estación de telégrafos á imponer varios despachos.

Apenas penetraron á bordo, el *Nahma*, que estaba ya listo para partir, se puso en marcha.

LA RECAUDACION

Según la estadística que ha publicado la Intervención general, en los ocho primeros meses del año corriente ha recaudado la Hacienda, por todos conceptos, 651.197.426 pesetas, cantidad que supera en 767.034 pesetas á lo cobrado en igual período del año anterior.

Resulta baja de tres millones en las contribuciones territorial y otra inferior en industrial, utilidades, derechos reales, tabacos, Aduanas y otros conceptos.

En cambio ha habido aumentos en cédulas personales, azúcares, alcoholes, Consumos, Timbre, Loterías y redención del servicio militar.

El curso de la recaudación no es todo lo satisfactorio que fuera de desear, y exige un estudio detenido por provincias, siendo la de Valencia la que acusa mayor baja en la cobranza de las contribuciones territorial é industrial.

Los pagos realizados en los mismos ocho meses del año actual ascienden á 540.627.595 pesetas, superando en 16.156.873 á los pagos que se formalizaron en igual período del año pasado.

El aumento de pagos procede de Guerra (10 millones), Gobernación por Guardia civil, Instrucción pública y Obras públicas.

Desde Barcelona.

27 Septiembre.

El bergantín goleta *Gabriel*, que llegó á nuestro puerto, de Carmen, y la corbeta *Josefita*, que entró ayer, procedente de Manzanillo, han sido amarrados en el muelle del Lazareto, para sufrir el reconocimiento facultativo dispuesto por la dirección de Sanidad de este puerto.

—Ha quedado terminado, en el dique flotante, el molde para construir un bloque de más de dos mil toneladas, ó sea el doble del que fué sentado hace pocos días en el rompeolas de la escollera del Este.

—El director de Sanidad marítima del puerto D. R. Bianchi, impuso ayer mañana á dos barqueros, que con sus botes se habían acercado á la corbeta *Josefita*, sin estar admitida á libre práctica, el castigo de permanecer al costado del buque hasta que fuese desinfectado, y que sus ropas fuesen fumigadas en la estufa del lazareto.

En lo sucesivo, impondrá, á más de sufrir el régimen que corresponda á los buques, fuertes multas á los contraventores de las disposiciones sanitarias.

—A última hora de la tarde de anteayer zarpó con rumbo á Rosas el crucero *Infanta Isabel*.

—A las nueve de la mañana de ayer salió para la mar el yate francés *Jeanne Blanche*, que durante los últimos días estuvo empavesado con motivo de las fiestas de la Merced.

—Esperan turno en este puerto, para entrar en el dique flotante, los vapores *Martín Saenz Atlas*, *Amérsea* y *Villa de Sóller*.

—Ha llegado á Marsella la escuadra griega al mando del almirante Conutouviotes, compuesta de los buques *Uydra*, *Spetria* y *Psara*, los cuales será probable que dentro de algunos días fondeen en este puerto y se provean de carbón.

El Cónsul general de Grecia en esta plaza, Sr. Rubió y Luch, activa sus gestiones para procurar que el Municipio celebre festejos para obsequiar á los marinos griegos.

Guerra ruso-japonesa.

TELEGRAMA OFICIAL

A nuestro estimado colega *La Correspondencia de España* le dirigen sus corresponsales los telegramas siguientes:

San Petersburgo 28.

En las oficinas del Estado Mayor acaban de facilitar en este momento á la prensa un despacho oficial enviado al Zar por el General Sakharoff.

«Tengo el alto honor de poner respetuosamente en conocimiento de V. E. que el día 25 las tropas que componen una parte de la vanguardia japonesa, formadas por un batallón de Infantería y dos escuadrones de Caballería, tomaron la ofensiva contra nuestras posiciones.

Probablemente su objetivo no era otro que hacer un reconocimiento en el espacio que separa la carretera Mandarina de las alturas próximas á la aldea de Tomnitsa.

El movimiento ofensivo de los japoneses fué rechazado por nuestras tropas.

El enemigo retrocedió entonces en toda la línea, persiguiéndole la caballería cosaca.

Las tropas japonesas no se han extendido todavía sobre la orilla derecha del río Liaokhe; pero se observa que han reforzado sus posiciones en los alrededores de Tchjantan, así como se sabe también que han sido vistas varias tropas de caballería japonesa en el valle y márgenes del río Ponkhe.—*Sakharoff.*»

La Escuadra de Wiren.

París 27.

Telegrafían de San Petersburgo que aunque la noticia no se ha confirmado, circulan rumores muy acentuados relativos á que la Escuadra que manda el Contraalmirante Wiren, anclada actualmente en Puerto Arturo, se hará muy pronto á la mar.

La noticia despierta muchísima ansiedad pues indudablemente el Almirante Togo no dejará pasar á los barcos de Wiren sin atacarlos, y del resultado del combate ha de depender mucho la futura suerte de la guerra.

Lo que hará Kouropatkine.

París 27.

Asegúrase que el general Kouropatkine evitará toda batalla que pueda ser decisiva, hasta tanto que no se le incorporen todas las fuerzas que componen el llamado segundo ejército que en Karbin completa su organización.

A pesar de eso, la retirada de Mukden, si es necesario efectuarla por un rápido avance de los japoneses, no se hará sino defendiendo palmo á palmo el terreno, sobre todo las riberas del Khoun-Ho y algunas alturas y desfiladeros, cuya posesión ha de costar cara á los japoneses.

El objetivo de la retirada rusa será la línea de Tielin, ya ocupada por tropas moscovitas, y cuya topografía se presta mucho á operaciones defensivas, como las que tiene que verificar el ejército ruso hasta que la concentración de todas las fuerzas movilizadas para la guerra sea un hecho.

Mukden no sufrirá los efectos de la guerra, porque si es preciso será evacuada antes de que los rusos se vean obligados á combatir, con objeto de evitar una complicación con China, caso de que las tumbas imperiales sufrieran daños materiales, cosa que sería considerada, por el Celeste Imperio, como una profanación inaudita.

Asalto á Puerto Arturo.

París 27.

The New-York Heral publica un importante telegrama de su corresponsal en San Petersburgo, diciendo que desde Chefú comunican á aquella capital, que el último asalto que los japoneses dieron contra las fortificaciones de Puerto Arturo, ha sido el más violento de cuantos hasta ahora ha sufrido la plaza.

Asegura el telegrama de referencia, que después de un combate encarnizadísimo los japoneses lograron apoderarse de nueve fuertes, tres de ellos de mucha importancia para la defensa de la línea exterior.

Las bajas japonesas fueron de 9.000 hombres, y los rusos perdieron 1.800 y más de 40 cañones que quedaron inutilizados.

Un despacho de Constantinopla anuncia que el buque de la Escuadra voluntaria rusa, *Nijni Nogoroid*, cruzó ayer las aguas del Bósforo, dirigiéndose á Caddía y Port-Said.

En este último puerto esperará instrucciones del gobierno ruso.

El buque ostenta el pabellón comercial y no conduce á bordo armas ni municiones.

No se comunicó con tierra.

Telegrafían desde el cuartel general ruso de Mukden que las avanzadas de caballería rusa que operan en la parte Oeste del camino de hierro han señalado la disposición en que se hallan las tropas japonesas para iniciar un importante movimiento ofensivo.

Los despachos de Mukden agregan que aún no se ha producido cambio alguno en la situación de las tropas.

Cuatro divisiones japonesas hállanse estacionadas en Bienapondza, y se cree que otras tres divisiones más están concentrándose en los alrededores de las minas de Yantai, aunque de los reconocimientos practicados por el general Mitschenko, que anunció haber recorrido toda la región minera, no resultaba más que la existencia de pequeños destacamentos de tropas enemigas.

El asalto á Port-Arthur.—Los japoneses rechazados.

San Petersburgo 26.

El periódico *Novoie Vremia* publica un telegrama de Che-Fú en el que se dice que los japoneses han comenzado el día 23 el asalto general de Port-Arthur, y que después de cuatro días de bombardeo los rusos rechazaron á los japoneses, causándoles grandes pérdidas.

Continúa el asalto.

Londres 27.

El periódico *The Daily Telegraph* publica un telegrama de Che-Fú, fecha 26, diciendo que continúa vigorosamente el asalto de Port-Arthur.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Las Cortes.

Actívanse mucho las obras que se realizan en el Congreso con el fin de que queden terminadas antes del domingo próximo.

En las secciones, el vestíbulo, el salón de conferencias, el *bufett* y las tribunas se han hecho reparaciones importantes.

En la sección que celebrará el lunes el Congreso serán elegidos el presidente, los vicepresidentes y los secretarios.

Si hay tiempo, en la misma sesión serán elegidas las Comisiones permanentes, de actas, incompatibilidades y presupuestos.

También hay que elegir dos individuos que formen parte de la Comisión de la Deuda.

Los alcoholeros.

En el ministerio de Hacienda se ha facilitado á la Prensa la siguiente nota referente á la implantación de la ley de Alcoholes en las provincias vascongadas:

«Al implantarse la ley de Alcoholes, el Estado dejará de percibir de las Diputaciones vascongadas, por el cumplimiento del art. 10 del real decreto de 1 de Febrero de 1904, cantidades que en el primer trimestre de implantación serán á razón de 42.137 pesetas, acrecentándose dicha bonificación hasta 322.861, á partir del 1.° de Enero de 1905. Dichas cifras exceden considerablemente de las que se habían calculado en el ministerio de Hacienda.»

Los que regresan.

No habiendo ningún asunto urgente que reclame su presencia en Madrid, los señores Montero Ríos y marqués de la Vega de Armijo han aplazado su regreso hasta el día 30 de Octubre.

El Sr. Mella regresará del 10 al 12 del mes próximo.

El ex ministro de Hacienda Sr. González Besada llegó ayer á esta corte.

A las maniobras.

El Ministro de la Guerra se unirá al Rey en Valladolid, para desde allí acompañarle hasta que terminen las maniobras militares.

Los príncipes de Asturias.

Mañana llegarán á Madrid los príncipes de Asturias, de regreso de San Sebastián.

Huelga solucionada.

Se ha solucionado la huelga de albañiles de Sevilla, mediante el ofrecimiento de aumentar á aquéllos el jornal.

El Ministro de la Gobernación ignoraba esta tarde el fundamento que pueda tener la noticia de haber presentado su dimisión el alcalde de Sevilla.

BUQUE INGLÉS CON AVERIAS

Ayer fondearon en el Ferrol los vapores ingleses *Thebes* y *Rápido*.

El primero trae importantes averías en la máquina, por lo que ha venido remolcado por el segundo.

Navegando de Constantinopla con rumbo á los puertos del Mediterráneo, se le rompió el eje de la hélice, siendo imposible que funcionara la máquina, y quedando por ello sin gobierno á merced de las olas.

El *Thebes* desplaza 2.500 toneladas, tiene 28 tripulantes y permanecerá aquí varios días reparando los deperfectos.

Unión Ibero-Americana

El jueves próximo, 29 del corriente, á las cinco de la tarde, se celebrará en esta Sociedad una importante reunión, presidida por el señor Ministro de Estado, á la que asistirán prestigiosos representantes de las Ciencias, Letras, Artes, Comercio, Industria, Prensa y demás elementos sociales.

El principal objeto de dicha junta es dar cuenta detallada de los trabajos encomendados á las ponencias por las Comisiones permanentes de relaciones Comerciales, Ciencias, Letras, Legislación y Enseñanza.

SUCESOS

Hallazgo.

El cabo de Seguridad Vicente Rojo entregó ayer mañana en la Tenencia de Alcaldía de Chamberí un portamonedas de cuero, que se encontró en la Corredera Alta, el cual contenía 18 pesetas en plata, una de ellas falsa.

La persona que lo haya perdido puede pasar á recogerlo á dicha Tenencia de Alcaldía, donde le será entregado si justifica ser su dueño.

Caída desgraciada.

Ayer, en la calle de Alcalá, cerca de la plaza de Toros, tuvo la desgracia de caer al suelo la anciana de ochenta y cuatro años Isidora Rodríguez Ramos, produciéndose una herida de mucha extensión en la frente.

Fué curada en el Gabinete Médico de la calle de Pardiñas y después conducida al Hospital general, en grave estado.

Dos denuncias.

Ayer denunció Rafael Bustos García, de veintidós años, estudiante, que le ha desaparecido un alfiler con varias orlas y brillantes que guardaba en un baúl en la casa donde está domiciliado.

* * *

Petra Lozano, vecina de la casa núm. 26 de la calle de Céres, ha denunciado la falta de 18 duros en plata, que guardaba en un cajón de la cómoda.

Las dos denuncias han sido pasadas al Juzgado de guardia.

Teatros.

Lírico.

Compañía lírico-dramática que actuará en este teatro en la temporada de 1904-1905, bajo la dirección de D. Eduardo Berges.

Maestros directores y concertadores: D. Arturo de Isanra y D. Arturo Saco del Valle.

Actrices: Doña Resurrección Alonso, doña Francisca Campos, doña Elvira Cadierno, doña Soledad García, doña Amparo Gutiérrez, doña María Millares, doña Carmen Montilla, doña Angeles Morais, doña Josefina Navarro, doña Luisa Peñalver, doña Carmen Pérez Isaura, doña Avelina Vicenti.

Actores: D. Eduardo Berges, D. Arturo Beltrán, D. Ramón Guerra, D. Miguel Martínez, D. Mariano Martínez, D. Francisco Molina, don Cesáreo Munain, D. Elías Perís, D. José Pozas, D. José Ramos, D. Manuel Rodrigo, D. Francisco Rueda, D. José Soriano, D. Emilio Velo, don Faustino Victoriano.

Apuntadores: D. Antonio Povedano y D. Pedro Gómez.—Cuarenta y cinco coristas de uno y otro sexo.—Archivo, Sociedad de Autores Españoles.—Sastrería, viuda de Segarra.—Maquinista, D. Pascual Villuendas.—Peluquero, don Luis Meseguer.—Electricista, D. Agustín Delgado.—Mueblista y guardarropa, D. Federico Vázquez.—Banda militar.—Representante de la Empresa, D. Blas Mezquita.

La Empresa ha resuelto celebrar funciones populares todos los miércoles con rebaja del 50 por 100 en los precios ordinarios.

Para la inauguración de la temporada, que se verificará en la presente semana, se prepara la ópera *Marina*, cuyo reparto ofrece atractiva novedad.

Del papel de Jorge se ha encargado el aplaudido tenor Sr. Velo, que en este mismo año ha recorrido entre ruidosos triunfos los principales teatros de Italia, y del de Roque el Sr. Molina, de cuya ovación en los Jardines del Buen Retiro no se ha olvidado seguramente el público madrileño.

NOTICIAS

Dibujo lineal, topográfico y de figura. Paisaje y acuarela. Servando J. Marassi.—Estudio. Atocha, 76.

Ha fallecido en Madrid, á los cincuenta y nueve años de edad, doña María Sánchez Laclaustra de Baber, señora de grandes virtudes y madre de nuestros amigos los distinguidos periodistas D. Mariano y D. Francisco Barber.

Reciban éstos y demás familia de la finada, nuestro sincero pésame.

En el gobierno civil de Almería se han presentado las siguientes instancias:

Don Eusebio Arenas López, vecino Huércal Overa, ha solicitado la propiedad de 24 pertenencias mineras con el nombre de «Arenas», de mineral de hierro, de la tercera sección, sita en el paraje denominado Calezo de los Pinicos, término de Cuevas.

Don Aureliano Buendía Valdeomos ha solicitado la de 20 pertenencias con el nombre de «Fausto», de mineral de hierro, sita en el paraje Vertientes Sudoeste de la Teica de Morales.

La Universidad Central celebrará la solemne apertura de sus estudios, para el curso de 1904 á 1905, el sábado 1.° de Octubre, á las dos de la tarde.

De la oración inaugural está encargado el doctor D. Fernando Segundo Brieva y Salvatierra, Catedrático de la Facultad de Filosofía y Letras.

El día 10 de Octubre próximo, á las doce de la mañana, se celebrará en la Dirección general del Tesoro la subasta para la enajenación de 17.782 kilogramos de plata fina, existentes en la Fábrica Nacional de la Moneda, de propiedad del Tesoro, con arreglo al pliego de condiciones que se halla de manifiesto en el negociado de Banca de dicho centro directivo, todos los días hábiles, de nueve de la mañana á dos de la tarde.

Se ha presentado en el Ayuntamiento de esta capital, con planos y memoria firmados por el arquitecto D. Félix de la Torre, una instancia solicitando licencia para proceder á la construcción en el cementerio civil del mausoleo que ha de contener los restos de D. Francisco Pí y Margall y los de su señora esposa, cuando fallezca.

Lectura á domicilio.

La Biblioteca Popular, Almirante, 6, facilita por módica suscripción mensual toda clase de obras literarias, políticas y sociales de autores españoles y extranjeros, pudiendo el suscriptor leer cada día una ó dos obras.

La Biblioteca Popular tiene más de 12.000 volúmenes á disposición de los suscriptores, que pueden ir leyendo, canjeando unos tomos por otros.

Las nuevas publicaciones estarán dispuestas para la lectura al día siguiente de publicarse.

De cada obra existen cuatro ejemplares, por lo menos, con lo cual no se da nunca el caso de no estar dispuesta la obra que se desea.

La suscripción cuesta, 1'50 peseta mes y 12 pesetas al año.

Se facilitan catálogos en la *Biblioteca popular*, Almirante, 6.

Anteojos roca precisión

Unicos que conservan y mejoran la vista, aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan á prueba, y no siendo satisfactorios á la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubosc, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

No dejar de visitar este establecimiento, donde encontrarán las novedades del día; Arenal 19 y 21.

¡¡Exito editorial!!

En la interesante y acreditada colección de *Manuales Soler* que constituye la mejor «Biblioteca útil y económica de conocimientos enciclopédicos», y en la que colaboran los más eminentes autores, se encuentran temas interesantes, lo mismo para el abogado, médico, agricultor, industrial y comerciante, que para el obrero estudioso que desee cultivar su inteligencia en las artes, ciencias, industrias y aplicaciones prácticas.

SALICILATOS
DE BISMUTO Y CERIO
ESPINAR

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

Disentería 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 clasa Médica Española y del público en general.

Al por mayor: Laboratorio de
J. G. Espinar
SEVILLA

Pídase en todas las Droguerías y Farmacias.

Impresiones de mi vida de mar

El naufragio del "Pizarro"

POR

Joaquín María Lazaga

CONTRAALMIRANTE

Segunda edición

Se vende al precio de **UNA PESETA** en la librería de Fernando Fe, Carrera de San Jerónimo, 2; en la de San Martín, Puerta del Sol, 6, y en la Administración de este periódico, Veneras, 5.

A los pedidos de provincias se cargará el importe del franqueo y certificado.

Rogamos á nuestros suscriptores hagan los pagos á la Administración de DIARIO DE LA MARINA *en libranzas de la Prensa, y no en sellos de Correos.*

Estas libranzas se venden en todos los estancos de España.

GANADEROS Evitar y prevenir con tiempo las epidemias en el ganado, es mucho mejor que curarlas. Esto se consigue siempre con el **ZOTAL** haciendo dos desinfecciones generales por semana, con una disolución de agua y **ZOTAL** al 2 por 100, en las **cuadras, establos, porqueras, majadas, etcétera, etc.**, y todos aquellos locales donde reposen toda clase de ganados.—Farmacias y Droguerías.

DINERO á sueldos é hipotecas.—Estrella, 15, primero. Sociedad.—De siete á nueve.

INTERESANTE Á LAS MADRES

Las que crían á sus hijos con leche propia, saben por experiencia que tomando el **GLIFEROFOSFATO DE CAL ESPINAR** aumentan la riqueza nutritiva de la leche, favoreciendo el desarrollo de sus hijos. También cura la **Neurastenia, Debilidad nerviosa, Anemia cerebral y Demacración orgánica.** Es muy agradable al paladar tomándose con vino, leche ó cerveza.—Farmacias y Droguerías.

Administrador

se ofrece para fincas rústicas y urbanas, prestando toda clase de garantías.

Darán razón en la Administración de este periódico.

LOTERÍA NACIONAL

Se envían á provincias cuantos billetes se nos encarguen, remitiéndonos previamente el importe en letra del Giro Mutuo ó de Comercio, de fácil cobro y sellos para el franqueo y certificado.

La tan favorecida *Administración de Loterías, establecida en la Plaza del Angel, núm. 9*, que en el año último pagó muchos premios mayores hace igualmente remesas en provincias, bien haciéndola directamente los pedidos ó bien dirigiéndose á esta Administración.

Cuantos billetes se nos pidan serán adquiridos en la

ADMINISTRACIÓN DE LOTERIAS
Plaza del Ángel, 9, Madrid

ESPECTÁCULOS PARA HOY

PRICE.—A las ocho y tres cuartos.—La vida

ZARZUELA.—A las siete.—El mozo crú.—Las bellas artes.—La balada de la luz.—La manta zamorana.

APOLO.—A las siete y media.—El pobre Valbuena.—La golfemia.—Doloretes.—Los pícaros celos.

ESLAVA.—A las siete.—Los hijos del mar.—Las venecianas.—Bohemios.—El rey del valor.

MODERNO.—A las siete.—Los chicos de la escuela.—El capote de paseo.—La cuna.—Congreso feminista.

COMICO.—A las siete.—Cuadros al fresco—Siempre p'atrás.—Enseñanza libre.—Cuadros al fresco.

ROMEA.—A las siete, nueve, diez y once.—Variado espectáculo.—Gran éxito Leonette Roberty y Lily Murcy.—Bailable Japonesina.

RECREO SALAMANCA (Ayala, 1, y Castellana, 10.)—Patines, columpio mágico.—Cinematógrafo y diversas atracciones.—Los miércoles, moda; los jueves, tómbola.—Abierto tarde y noche.

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

SERVICIOS
DE LA
COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 18 de Septiembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor *Reina María Cristina*, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor *Buenos Aires*, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor *Cataluña*, 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 Macorís, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo Coro, Carúpano, Trinidad, Güanta y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas.

El día 10 de Septiembre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor *Alicante*, 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.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 4 de Valencia, el 6 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor *P. de Satrústegui*, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor *M. L. Villaverde*, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

Línea de Fernando Póo.

El día 25 de Septiembre saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor *San Francisco*, para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes.
Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

GRAN SASTRERÍA
DE
JOSÉ CORTES

Uniformes civiles y militares. Capas bordadas, última novedad. Libreas y amazonas. Abrigos para señoras. Precios económicos.

Calle de Mita, núm. 9, principal.

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.° de 720 páginas

PRECIO: 12'50 PESETAS

PEDRO DOMECQ

Cosechero y almacenista y exportador de vinos

JEREZ DE LA FRONTERA CASA FUNDADA EN 1730

Autorizada para el uso de las Armas Reales por R. O. de 18 Octubre 1824.

Destilador de Aguardiente puro de Vino estilo Cognac

Marcas A: 0, 1, 2, 3 cepas, Extra y Fundador

JEREZ ESPUMOSO — CHAMPAGNE DOMECQ

Unico representante en Madrid:

Don José García Arrabal

El Colegio Clásico Español

con más de 30 años de existencia, profesorado distinguido y grandes patios entre jardines del **Barrio Salamanca (Serrano, 23)**, ha logrado armonizar los estudios (1.° y 2.°) con el desarrollo físico del alumno.

Director fundador, G. Sánchez, Pbro. Doctor.

LA MUJER EN SU CASA

REVISTA MENSUAL DE

LABORES

32 páginas de texto con numerosos grabados de labores, modas, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, encajes, etc.

Ediciones de lujo con *labores dibujadas y empezadas*, con todo el material necesario para terminarlas.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

1.ª edición.—12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.
2.ª edición.—12 números (con 3 labores): Un año, 14 pesetas.
3.ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas.
4.ª edición.—12 números (con 12 labores): Un año, 34 pesetas.

BOLETÍN DE SUSCRIPCION

Sres. Bailly-Baillière é Hijos, Editores. N. de Santa Ana, 10, Madrid.

Tengo el gusto de suscribirme por un año á La Mujer en su Casa, ... edición, cuyo importe de ..... pesetas les remito adjunto.

Nom'

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 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

Diario de la Marina

Año XXXVI *Madrid, 18 Agosto 1904* Dos ediciones

IMPRESIONES — Tipografía del FOMENTO NAVAL, Ventura, 5, MADRID

POLÍTICA — Ecos navales — Pasatiempos

Precios de suscripción.	Un mes	Trimestre	Semestre	Un año
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
En Madrid	1,50	4,50	9	18
Provincias	* * *	5	10	20
Unión Postal		* * *	* * *	60
Asia y América				70

ANUNCIOS: Cuarta plana ..... 0,10 pesetas línea. Reclamos ..... 0,50 » Noticias ..... 1 »

SUCESOS DE Alc. del Valle

Compañía Hamburgo-Sudamericana

VAPORES CORREOS DIRECTOS

AL

RIO DE LA PLATA

Salidas quincenales de Vigo.
Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARIN

ENRIQUE MULDER

VIGO

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA

COMPAÑÍA NACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS
Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CASTILLO, número 93, Santa Cruz de Tenerife (CANARIAS)

Asegura en condiciones liberales y á primas módicas en las Secciones

INCENDIOS y MARÍTIMO FLUVIAL

Arregla sus siniestros por intermedio de sus Sucursales y Agencias sin referencias á la casa matriz.

Tiene comisarios de averías en todos los puertos del mundo.

Sucursales y Agencias en organización en todas las provincias de España.

Sucursales establecidas en las Repúblicas Argentina, Uruguay y Paraguay.

SUBDIRECCIÓN GENERAL: PENÍNSULA Y BALEARES

Calle del Arenal, número 26, principal, Madrid.

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA
(BARCELONA)

Carbones de las minas de Aller (Asturias).

Consumidos por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo, de Salamanca á la frontera portuguesa, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Madrid á Cáceres y Portugal y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías á vapor.

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO

COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués.

Dirijanse los pedidos á la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

O á sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 16, 2.°.—SANTANDER, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJON, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CADIZ, D. Daniel Mac Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

Para otros informes y precios, dirigirse á las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

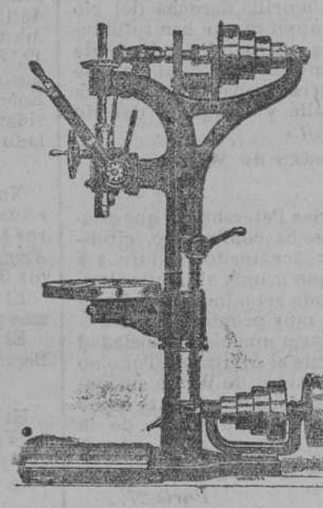
OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.

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, ERCKNEKRA, 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.
Fábricas 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 Eynsford.



Schuchardt y Schütte

Máquinas y herramientas

BILBAO, Gran Vía 29.

Taladros, fresadoras, cepillos, tornos, martillos de forja á vapor.

Máquinas de labrar madera.

Inmenso surtido de herramientas de precisión.

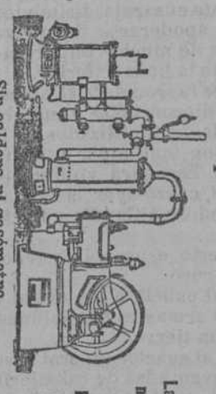
Piedras esmeril *Norton*.

Herramientas neumáticas.

Pídanse catálogos indicando lo que se desea comprar.

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

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 céntimos.



La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol.

Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Princesa, 63, Madrid.

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA 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.

Jarabe de Digital de LABELONYE — Empleado con el mejor éxito — contra las diversas Afecciones del Corazón, Hydropesías, Toses nerviosas, Bronquitis, Asma, etc.

Grageas al Lactato de Hierro de GELIS & CONTE — Aprobadas por la Academia de Medicina de París — *El mas eficaz de los Ferruginosos* contra la Anemia, Clorosis, Empobrecimiento de la Sangre, Debilidad, etc.

Ergotina y Grageas de ERGOTINA BONJEAN — HEMOSTÁTICO el mas PODEROSO — SOLUCION TITULADA — Las GRAGEAS son de un empleo muy fácil en las hemorragias de toda clase. — AMPOLLAS ESTERILIZADAS para INYECCIONES HIPODÉRMICAS — Medalla de Oro de la Sociedad de Farmacia de París — *LABELONYE y Cª, 89, Calle de Aboukir, París, y en todas las farmacias.*

Compañía de Cementos Gaditanos, S. A.

ANTES MARCA LAVALLE

FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND

Puerto Real (Cádiz).

Depósitos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Póo.

Los Cementos producidos por esta Compañía se exponen con los resultados más satisfactorios, según certificados que obran en nuestro poder, de sus Ingenieros y maestros de obras respectivos por la Compañía Trasatlántica; Constructora Naval; Sociedad Agrícola Industrial del Guadalete; Sociedad Siderúrgica Andaluza; Compañía de Construcciones y del Fer-Betón; Asilo de San Ignacio de Loyola (en construcción); Colegio de las Escalavas del Sagrado Corazón de Jesús (en construcción), Obras de la Muralla; Compañía de Electricidad de Cuella (Córdoba); La Electra del Guadalquivir (Andújar); Fábrica de Fluido Eléctrico *La Concepción* (Linares); Minas: *La Cruz, El Hombre* y *La Luz*; Sociedad de Saneamiento (Sevilla); Obras de los Puertos de Ceuta, Alicante, Málaga y Valencia; Arsenal de la Carraca; *La Constancia* (Jerez) y otros.