

Diario de la Marina

Año XLII.—Núm. 12.766

Redacción y Administración

Madrid, Viernes 13 de Mayo de 1910.

Calle de San Bernardo 52.

Dos ediciones diarias.

LA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN E INDUSTRIAS MARÍTIMAS

En el Congreso marítimo celebrado en esta Corte en Junio de 1901, al que concurrieron en gran número los más prestigiosos representantes de los diferentes elementos e intereses que constituyen en España la Marina del comercio, se acordó la necesidad de reunir en un sólo Centro oficial la gestión de esa Marina, que estaba diluida y aun está en cinco Ministerios, lo que es causa de gran perturbación para la marcha y fomento del comercio marítimo, pues resulta dirigido con una gran incoherencia legislativa. Y también se decidió por unanimidad que ese Centro se hiciese depender del Ministerio de Marina con preferencia á otro Ministerio civil, siempre y cuando el organismo que se creara tuviera una gran autonomía y quedara desligada de la militar en cuanto fuera posible la gestión de la Marina mercante.

Las razones que para esta decisión se tuvieron en cuenta fueron múltiples e importantes, unas derivadas de la experiencia de lo que ocurre en la mayor parte de las naciones de Europa y otras, que fueron las de más peso, se basaban en el temor de entregar á la burocracia civil y al caciquismo político, la gestión en conjunto y en detalle de un ramo tan importante de la actividad nacional, que por su índole peculiar y técnica requiere una gran competencia profesional para su dirección.

De este acuerdo tan claramente manifestado surgió la idea de la creación de una Dirección de la Marina mercante e industrias anexas en el Ministerio de Marina, adaptándola a aquel Congreso, que la presentó al Gobierno como una de sus conclusiones más importantes.

Creado en 1903 dicho Centro, principió á funcionar con carácter provisional y limitadas atribuciones, en espera de una ley que le diese la amplitud y autonomía que se acordó en el mencionado Congreso marítimo.

Pero desde el primer momento se tropezó para lograr ese objetivo, con una dificultad ya prevista, cual fué la de la resistencia de los diferentes Centros de los otros Ministerios que tienen que ver con la Marina Mercante, principalmente los que se relacionan con las obras de los puertos, los cuales no se avían á pasar de una independencia sin límites en su gestión á una inspección estrecha dentro de un organismo extraño y donde predomina la parte profesional de la Marina mercante y de la de guerra, cuyos intereses en tal particular están muy ligados, tanto más, que desde hace mucho tiempo es conocida la aspiración de esos elementos á ser en absoluto los jefes de los Puertos, no sólo en lo que se refiere á sus obras sino á su gobierno y policía.

Su embargo, mal que bien, el general Ferrandiz que incluyó en sus proyectos de reformas la reorganización y ampliación de dicha Dirección, en cuanto le fué posible concentró últimamente en el todo lo que se refiere á los servicios de los elementos técnicos y profesionales de la Marina mercante, cuya gestión depende principalmente de una Junta Consultiva en que todos aquellos están representados, teniendo así el carácter de autonomía que para esa gestión se reclamaba.

Y precisamente cuando esa organización principia á dar fruto, á adquirir experiencia y autoridad con las que en día no lejano había de vencer todas las dificultades y resistencias que hasta ahora se habían opuesto para unificar en dicha Dirección la gestión completa y armónica de la navegación comercial, es cuando al Gobierno se le ocurre crear en el ministerio de Fomento, otra Dirección con el mismo nombre y con el mismo objetivo, aunque se mantengan por el momento separadas y se les dé carácter diverso á las gestiones encomendadas á ambos Centros para evitar rozamientos y antagonismos entre el elemento civil y el marino.

Pero no hay que hacerse ilusiones. Esos dos Centros no pueden existir al mismo tiempo sin determinar una gran perturbación en la gestión de la Marina mercante y el uno absorberá al otro; y como en España tocante á cosas de Marina existe por ignorancia una inconsciente animosidad contra la Armada, puede sin riesgo de equivocación asegurarse que triunfará el recién nacido, tanto más que puede servir de pretexto para crear en próxi no porvenir un nuevo Ministerio y disponer los Gobiernos de una Cartera más para las competencias políticas.

Y todo esto sucederá porque aquí no se quiere ver que las costas son las fronteras militares más en peligro de una nación, que los puertos son posiciones más ó menos estratégicas de importancia siempre,

especialmente en caso de guerra, y que la nave mercante como pedazo flotante de territorio nacional que se mueve dentro de los extraños, tiene un doble carácter civil y militar que la hace en todas las naciones ser considerada de un modo muy distinto, que otro cualquiera medio de transporte que funcione en el interior de ellas. Por tales razones, en cuanto afecta á costas, puertos y á la Marina mercante, en todas las naciones del mundo la Marina militar tiene una ingerencia necesaria, no pudiendo dar carácter civil en absoluto á la gestión del comercio marítimo, ni tampoco á las industrias que como la pesca necesitan vigilancia oficial coercitiva y que además nutre de tripulaciones á las flotas militares.

En Inglaterra, donde «aparentemente» tiene un carácter civil la gestión de la Marina mercante encomendada al «Board of Trade», en realidad no es así, pues ese Centro, está para tal efecto en íntima relación de dependencia con el Almirantazgo, el cual, es quien propone los Capitanes de puertos y las reglamentaciones de éstos. Siendo de notar que en Inglaterra la marinería de la flota es voluntaria, pero si se reclutase por matrícula, inscripción ó por otro medio forzado, seguramente sería entonces directa y omnívota, como ocurre en las demás naciones de Europa.

En España no se quiere ver nada de esto; por el contrario, dado el espíritu de desagregación y de indisciplina, mayor entre nosotros cada día, así como el prurito de la política de aumentar los destinos burocráticos con que contentar al mayor número posible de individuos, dejándoles á disposición del caciquismo, y el afán inmoderado de mangoneo é intrusión que caracteriza á todos los elementos oficiales, la gestión de la Marina mercante se presenta como una rica presa, donde todos quieren hincar la garra, y no es cosa de dejarla dependiendo de la Marina de guerra, ramo el más aborrecible y despreciado de la Nación, acaso porque sea el que más necesita ésta para su defensa y para su prosperidad y prestigio.

MARINA DE GUERRA

Presupuestos navales de Holanda y de Suecia

El presupuesto de Marina, holandés, para 1910 asciende á 42.791.098 francos de los cuales 25.352.850 son para gastos exclusivamente militares. Respecto del anterior presupuesto, el actual representa un aumento de 1.500.000 francos.

El presupuesto militar, se descompone del siguiente modo: Administración superior 923.647 francos; material, 16.864.942; personal, 11.524.158; servicio hidrográfico, 73.015; pensiones 5.957.118.

Se consigna crédito para la primera anualidad de un tercer submarino, cuya partida importa 514.500 francos; y también para dos vapores fondeadores de minas que deben costar cada uno 877.500 incluyendo la artillería, pero no las minas submarinas.

El acorazado «De Zeven-Provincien» que debe concluir su construcción en este año tiene también en el presupuesto el crédito indispensable, y se encarga desde luego la construcción de dos destructores que se destinan á la escuadra de la India y que se proyectaron en el presupuesto de 1909. En el de este año se consigna la segunda anualidad que es de 1.804.500 francos, por consiguiente cada uno costará 1.964.750. Finalmente se consigna crédito por 2.871.000 francos para la primera anualidad de otros dos destructores de igual tipo á los citados, esto es, de 415 toneladas de desplazamiento; 70 metros de longitud y 6 55 de manga; con dos máquinas de embolo que deben desarrollar 30 milias de velocidad y llevarán cuatro cañones de 75 milímetros y dos tubos lanza-torpedos.

El presupuesto de Marina de Suecia para 1911 presentado hace pocos días al Riksdag asciende á 34.851.250 francos, que representa 361.000 menos que el del año anterior.

De dicho presupuesto nuevo se consignan 27.650.600 francos para gastos ordinarios y 7.201.250 para los extraordinarios.

Entre estos últimos figuran 4.500.000 francos para nuevas construcciones; 170.000 para material de torpedos, por anualidad de una suma total de 6.797.500 francos, y 216.000 para minas submarinas.—X.

El porvenir de España en África

Cada día es más apremiante para España la cuestión de África, que conviene considerar en su esfera puramente mercantil, y para ello hay que influir constantemente sobre los Poderes públicos con el propósito de lograr, de una parte el mayor desarrollo de nuestro comercio con Marruecos, y de otra que este comercio se nacionalice todo lo posible, para lo cual es in-

dispensable no apartar la vista de Melilla, que es la plaza comercial más importante que tenemos en el norte africano.

Trabajar en este sentido es trabajar en una obra patriótica, pues á medida que aumenta el tráfico de dicha plaza con el imperio marroquí, se consolida y extiende á la par la influencia de nuestra patria, que es el fin supremo á que deben aspirar todos los buenos españoles.

En diversas ocasiones se ha llamado la atención de los Poderes públicos y de otras entidades y sociedades de carácter económico sobre este asunto, que es de capitalísima importancia para el porvenir de España en Marruecos, y hay que insistir constantemente en el tema; dividiendo su estudio en dos partes, una relativa á favorecer el desarrollo del comercio que se verifica por Melilla con el imperio mogrebino, y otra que tiene por objeto conseguir que dicho comercio se nacionalice.

Podría decirse que el comercio con Melilla data desde que hace más de medio siglo se declaró á dicha plaza puerto franco. Desde entonces, y á pesar de mil dificultades y contratiempos, el movimiento comercial ha ido en progresión ascendente, hasta alcanzar en el año pasado la cifra de 22.500.000 pesetas, lo cual indica que el tráfico de Melilla ha sido mayor que el de cualquier otro de los puertos de Marruecos, incluyendo el de Tánger.

Más á pesar de tan halagadoras cifras, un hecho innegable se presenta á la consideración de quienes estudian estas cuestiones, y es el de que desde principios de la nueva centuria, esto es, desde 1900, la esfera de acción comercial de Melilla va disminuyendo.

¿A qué se debe esto? Muchas son las causas que á ello han contribuido y contribuyen, pero señalaremos únicamente y en primer término la competencia que con mejores medios hacen á dicha plaza los mercados franceses; y en segundo la continua expansión territorial que Francia realiza hacia el interior de Marruecos, instalando nuevos mercados en los puntos que va ocupando.

De la costa

(POR TELEGRAMA)

Goleta á pique.

Cactagena 12.—Cerca de la isla Grosa se ha hundido la goleta francesa «Marguerite». La tripulación se ha salvado.

De Alhucemas.

Alhucemas 12.—Continuando su viaje crucero á las ocho de la noche zarpó con rumbo á Ceuta el cañonero «Doña María de Molina».

A media noche zarparon también para Melilla los vapores «Tintore», «Hispania», «Niña» y «Jaime Pinto», de los cuales los dos primeros van llenos de kabileños.

El «Jaime Pinto» tomará carga en Melilla. A las tres de la madrugada zarpó el vapor «Rif» para el Peñón, donde tomará pasajeros de aquellas kabilas.

El cometa Halley.

Tortosa 12.—Dicen del Observatorio del Ebro que el cometa Halley se presenta á la vista con gran magnificencia.

La longitud de su cola mide más de treinta grados, ó sean 30 millones de kilómetros.

Temporal.

Barcelona 12.—En algunos pueblos de la costa ha descargado un fuerte pedrisco. Han caído piedras del tamaño de huevos de paloma. Los daños son de cuantía.

Los alumnos de caballería é ingenieros.—Cadete herido.

San Sebastián 12.—La Sociedad hípica obsequió esta tarde con un «lunch» en el monte Ulía á los alumnos de las Academias de caballería é ingenieros.

Por la tarde se celebró en el teatro una función de gala, y por la noche un cotillon en el Casino.

Uno de los alumnos de la Academia de Caballería de Valladolid, al montar á caballo, cuando salían de Alsasua, se clavó una aguja en la parte posterior del muslo derecho.

Al llegar aquí se le extrajo, por la parte anterior, con su propia mano.

Los médicos opinan que la aguja ha perforado el muslo á causa del trote del caballo.

Los alumnos de Administración Militar.

Valencia 13.—Los alumnos de la Academia de Administración Militar, acompañados de sus profesores, han visitado ayer las obras del puerto y la estación sanitaria.

También estuvieron á bordo del vapor austriaco «Kassa» para estudiar la forma de instalación de literas destinadas á tropas de embarque.

La emigración.

Almería 12.—A bordo del vapor «Valvanera» han salido para Buenos Aires y Montevideo 293 emigrantes y á bordo del «Pampa» 450 para el Brasil y Buenos Aires.

ESTUDIOS

Gramática y Aritmética.

Aun cuando la aritmética es una ciencia «de difícil digestión» para ciertos cerebros, no cabe dudar que todos, cual más, cual menos, la practican.

Así como hay una gramática parda en que son maestros consumados ciertas genticillas á quienes se considera de pocos alcances, también hay una especie de aritmética gris, con la cual los romos de mollera, dan quince y vuelta, como suele decirse, á los más linces.

La tal aritmética consiste en sumar, sumar siempre, ya sea con los dedos, con rayas de carbón, trazadas en la pared, ó con garbanzos crudos echados en una caja de cartón. Más ó menos científicamente, todos saben sumar; y en eso está el secreto de la marrullería de algunos ciudadanos pacíficos.

Ya se trate de provechos tangibles ó de ventajas conquistables, lo esencial es sumar. Los electores suman votos; los candidatos suman candiques; los políticos de trastienda suman candidatos electos; los jefes de grupo, pandilla ó banderita, suman políticos de trastienda; y así es como se pone en gran predicamento la conocida frase: «¿Quién manda?» —Tello.—Así anda el llo.

Nadie quiere restar, porque el restar significa sacrificio, penuria, abnegación, patriotismo; es decir, practicar á la inversa la aritmética gris, y no saber ni palotada de la gramática parda. Nadie quiere ser un caro á la izquierda; todos quieren ser algo; ballir, influir y venir; resollar en botija, como dijo el otro.

Y como todos quieren lo mismo, la política de la aritmética gris y de la gramática parda va ensanchando cada vez su esfera de acción; y desde las últimas capas sociales va subiendo, como la marea alta, hasta cubrir todos los arrecifes, todas las marismas del politiquero andante.

Para el caso, lo mismo da considerar estas cosas por el lado de la política que por el del arte, la industria ó las otras manifestaciones de la actividad ya sea individual ó colectiva. El que suma, de prisa ó despacio, metódica ó atropelladamente, concluye por redondearse, por flotar, por subir, por llegar. El que no sabe sumar, está perdido y se queda allá abajo, en el fondo, clavado entre las rocas ó los escollos.

Así como de los gatos, se dice que caen siempre de pie, los que saben sumar, están siempre en candelero, ó dicho en términos más vulgares, de cara al sol, se entiende, al sol que más calienta. Los que no suman, los que restan, los que se sacrifican en vez de estar al sol, se quedan á la luna de Valencia, esto es, pierden el tiempo de la manera más lastimosa.

Quizás en otros planetas, en Marte, en Venus ó en Júpiter, las cosas sean de otra manera, y la gramática parda y la aritmética gris se entiendan de otro modo; pero aquí en este planeta achatado por los polos, en este globo terráqueo, hay que dejarse de lirismo y ver las cosas por el lado práctico, por el positivista, por el que emplean los romos de mollera, que parecen tontos, pero á los cuales no hay quien se atreva á meter los dedos en la boca.

Abel Imart.

La crisis de la Marina mercante

Desconociendo por completo el problema y enlazando cuestiones aun cuando añejas, de distinto carácter y origen, cuales son la emigración y el tráfico marítimo, pretendiendo algunos solucionar la crisis de la Marina mercante y las Comunicaciones marítimas con procedimientos empíricos y estableciendo premisas refudadas en absoluto con la realidad.

Adócese como argumento que el motivo de que á nuestras Compañías navieras les quede una sexta parte de los millones en que anualmente puede estimarse nuestro tráfico marítimo, consiste en que dichas Compañías carecen de material y explotan

el tráfico con barcos de procedencia extranjera.

Es un modo, como otro cualquiera, de ver las cosas, al que es imposible ponerle óbices de ningún género; pero más lógico sería el pensar, como se deduce de la respuesta dada al cuestionario que sirvió de fundamento á la ley de protección á las industrias y comunicaciones marítimas, por las entidades oficiales y particulares que entienden de estas cosas y emitieron el dictamen que se les pedía, que la verdadera causa de la decadencia de nuestro tráfico marítimo debe buscarse no en los resultados, sino en el origen inicial de la crisis tan profunda como intensa de la marina mercante.

Hasta la sociedad han sido expuestos esos motivos en el Parlamento, en la prensa profesional y en diversos folletos y conferencias públicas en que se ha intentado dar una orientación á los remedios para esa crisis, y siempre se ha tropezado con el inconveniente de la falta de una política naval que aearra inherentemente la desorganización de los servicios y del tráfico marítimo nacional.

Esa política marítima no existe en España porque la incapacidad directiva la hace imposible; pero si no se tropezara con este obstáculo insuperable, se vería á las claras que los detalles desaparecen ante la unidad de conjunto, y este es imposible, determinando que los puertos fuesen amplios, capaces y convenientemente utilizados; el material flotante ó sea los barcos se acomodarían á las necesidades del tráfico, en dimensiones, confort y economía, y todo marcharía al unísono y como sobre ruedas; pero ¿qué podrá intentarse ni como se fomentará la marina mercante, si el Estado y la Administración en vez de tender la mano al instrumento más eficaz del comercio marítimo, lo explota, lo aniquila y lo perturba con exacciones, dificultades y formalismos evidenciadores de una absoluta falta de política naval?

Este problema de remediar la crisis aguda de la marina mercante, como tantos otros, resultan sin solución en España por incapacidad directiva en la política nacional, y como eso no puede evitarse, dada la manera de ser de nuestros partidos de gobierno, hay que resignarse y esperar á que una mejor orientación permita á la nación española seguir los rumbos de salvación que el progreso moderno señala á los pueblos clarividentes.

Los españoles en África

XXXVIII

Licenciados los voluntarios, despedidos los reservistas y ordenada la repatriación de las primeras fuerzas para regresar á la Península, se ordenó el embarque de la tercera brigada mixta de Cazadores, ó sea la de Barcelona, cuya salida fué causa no sólo de disgustos y actos de insubordinación, sino lo que es más grave, del incendio de conventos y de actos de vandalismo en la culta capital de Cataluña, que hubiese sido de ser reprimidos por la fuerza, dando lugar al fusilamiento de Ferrer y de otros revolucionarios, aunque no en tanto número como era necesario para que empezase el orden y el sentimiento de honor para el ejército que combatía; fué preciso mandar allí las fuerzas en primer término para que regresaran las que de otras guarniciones habían ido y allí continuaban para sostener el orden.

Antes de embarcar para Barcelona la brigada de Cazadores, que fué también la primera que para Melilla salió, el general Marina, en documento público, dió por concluida la guerra, publicando en la orden general del ejército de Melilla la aludición siguiente:

«Concluido el periodo activo de la campaña que hemos sostenido con algunas kabilas, mañana empezará por orden superior el regreso á la Península de la tercera brigada mixta, á la que seguirá el Regimiento de lanceros de la Reina.

Los que volvéis á vuestras guarniciones y los que continuáis aquí, tal vez por corto plazo, sentís por igual, seguramente, la satisfacción de haber cumplido vuestros deberes y el orgullo que domina á los que han ofrecido su vida en aras de la Patria.

Algunos generales y jefes y muchos oficiales y soldados, murieron gloriosamente en el campo de batalla; otros lo rigaron con su sangre; sus nombres se grabarán con letras de oro en el libro de la historia de los cuerpos respectivos; la nación les rendirá el debido culto, y los pueblos civilizados bendecirán su heroico sacrificio.

El día 15 de Agosto prometí conducir á la victoria si permaneciais en la obediencia de la más severa disciplina, si seguiais con fidelidad mis instrucciones; y otros me dejais muy satisfechos con vuestro ejemplar comportamiento, yo os he cumplido mi palabra.

No olvidéis jamás el bienestar que se experimenta cuando se presta un gran servicio y si alguna vez sentís flaquear las fuerzas, requeridas en vuestros hogares por insanas pasiones, acordaos de los que aquí, compañeros, sucumbieron y tratad de elevaros a su altura, emulando sus virtudes. Así lo haréis sin duda, porque, no otra cosa puede esperarse de vosotros, que no obstante pasar de 40.000, no habeis ofrecido ocasión en cinco meses, de castigar una falta grave. ¡Ejemplo hermoso, raro en la historia; prueba elocuente de que además de valientes sois honrados!

España puede estar satisfecha de vosotros y recibirlos con aplauso. Esas cintas rojas que algunos ostentáis en el pecho, con elocuencia pregonan el sacrificio que habeis realizado por ella. Llevadle con la expresión de nuestro amor al saludo entusiasta y generoso de los que aquí quedamos, y no olvidéis jamás, los severos principios que os inculcaron vuestros jefes, único medio de que sigáis siendo útiles a la sociedad y a la patria. Vuestro comandante en jefe: Marina.

A bordo del vapor «Alfonso XII» llegaron el 19 de Diciembre a Barcelona los batallones de cazadores de Alba de Tormes, Barcelona y Reus, cuya fuerza ya muy mermada con el anterior licenciamiento de las reservistas ordenado por el ministro de la Guerra, general Luque, del Gabinete del Sr. Moret, que se empeñó en acabar con la guerra a toda costa. Las tropas fueron recibidas en Barcelona con mucho entusiasmo construyéndose tinglados y tribunas para presenciar su paso. En el muelle les esperaba el general Weyler, gobernador civil la Diputación, todos los generales residentes en Barcelona, los jefes y oficiales y las autoridades civiles. El «Alfonso XII» pasó por los torreones de las escolleras y se dirigió al muelle para atacar. El espectáculo era imponente y conmovedor. Sobre cubierta las charangas tocaban la Marcha Real y los soldados agitando sus pañuelos vitoreaban a España y a Cataluña, y en tierra, descubiertos los paisanos y los militares con la mano en el pecho y en el primer tiempo del saludo saludaron las banderas, las señoras agitaban a los pañuelos, los vivas y la ovación fueron delirantes, los aplausos a España al Ejército y al general Marina se repetían; en sus ramblas era crecidísimo el número de personas, hasta tal extremo que se suspendió la circulación de coches y tranvías; todo el pueblo barcelonés, miles de personas se introdujeron entre los soldados que no podían marchar; los soldados llevaban ramos de flores en los fusiles y los gorros; varios levantaron al abanderado de Alba de Tormes colocándole sobre sus hombros con la bandera hasta llegar al cuartel y la muchedumbre al pasar prorrumplía en vivas en aplausos como nunca se habían oído; hubo sincopes, apreturas, hasta que tras larga espera el batallón rompió el bloque humano y penetró en la plaza; desde los balcones, adornados con colgaduras, se aplaudía y aclamaba con delirio y esos aplausos y esos vítores no cesaron hasta después de haber penetrado en el cuartel el último soldado de estos batallones, que tan brillante papel desempeñaron en la campaña.

Con el mismo entusiasmo y delirio se recibió en Madrid a la brigada de cazadores, y más adelante a los húsares; estos últimos entraron con más orden; el entusiasmo popular al mezclarse entre los soldados quitó al acto seriedad. No se puede precisar con exactitud el gasto de esta guerra. Las fuerzas empleadas contra los moros sumando las distintas cifras de soldados embarcados en distintos meses y días si son exactas las dadas por los periódicos, hacen un total de 46.257 hombres, sin contar la guarnición de Melilla.

Las listas publicadas por los periódicos de muertos y heridos en esta guerra dan un total de bajas de 612 muertos y 4131 heridos, y lo ganado representan unos 500 kilómetros cuadrados de territorio próximo a Melilla. Las cifras que anteceden se aproximan a la verdad, pero no son oficiales y están sujetas a rectificaciones. En el siguiente artículo trataremos de las posiciones que han de quedar guarnecidas para asegurar nuestro dominio en aquel territorio y la explotación del ferrocarril y también nos ocuparemos de las vicisitudes sufridas por las guarniciones del Peñón y de Alhucemas durante la campaña de Melilla y de los asuntos mineros causa de la guerra que hemos sostenido y en que quedó a gran altura el honor de las armas.

Manuel Díaz y Rodríguez. Madrid 9 de Mayo de 1910.

Ministerio de Marina.—Real decreto promoviendo al empleo de ingeniero inspector de primera clase del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, al ingeniero inspector de segunda D. César Luaces y Alonso.

Ministerio de la Gobernación.—Real orden disponiendo que D. Joaquín Rodríguez y García, medico habilitado de la Estación sanitaria del puerto de Gijón, desempeñe con carácter interino el cargo de médico segundo de la misma dependencia.

Otra disponiendo se publiquen en este periódico oficial los modelos modificados de requisitorias, citaciones y emplazamientos en materia criminal, para que los jueces instructores, al remitir los datos de aquéllos para su publicación en la Gaceta, se ajusten a los referidos modelos desde el 1.º de Junio próximo.

Extranjero

El «Proserpina».

Ayer zarpó en Lisboa con rumbo a Cartagena el cazatorpedero español «Proserpina».

El acorazado «Florida».

Dicen de Nueva-York que ayer fué botado al agua el acorazado «Florida», que tiene un desplazamiento de 23.000 toneladas siendo hasta ahora el mayor de la Marina Norteamericana.

Nafragio en el Mississippi.

Dicen de San Luis que ha naufragado en el Mississippi el vapor «City Sallito», ahogándose 13 personas.

En una de las lanchas trataron de ganar la orilla siete náuticos; pero la corriente la arrastró contra una roca y perecieron también en el siniestro.

Explosión e incendio en una mina.—Muchas víctimas.

Dicen de Londres que en las hulleras de White-Haven ocurrió anoche una terrible explosión de griet, produciéndose un incendio en la mina.

Después de más de doce horas de incansante y peligroso trabajo, esta mañana se han extraído cinco cadáveres.

Los salvadores siguen trabajando; pero aparte del incendio de las galerías, se lucha con la dificultad de que la mina se interna unas cinco millas debajo del mar.

En las hulleras había trabajando 136 obreros y se teme que hayan perecido todos.

Roosevelt en Berlín.

Dicen de Berlín que en el discurso que pronunció esta mañana Mr. Roosevelt en la Universidad lo escucharon el Emperador, la Emperatriz y demás personas de la Real Familia.

El Claustro de profesores ha otorgado a Mr. Roosevelt el título de doctor honorario de la Universidad de Berlín.

La «Gaceta».

La de hoy contiene las siguientes disposiciones: Ministerio de Gracia y Justicia.—Real decreto indultando de la pena de cadena perpetua a Atanasio García.

Ministerio de la Guerra.—Real decreto promoviendo al empleo de general de división, al de brigada D. Manuel Ruiz Ranoy.

Otro nombrando general de la primera brigada de la novena división a D. Ignacio Axó y González de Mendoza.

Otro autorizando a la Fábrica de Trubia para adquirir por gestión directa los efectos que se indican.

Otro ídem a la Fábrica de Oviedo para adquirir directamente de la Casa Georg-Merck, de Hannover (Alemania), una máquina de fresar vertical y un torno de precisión.

Otro ídem a la Comandancia de Ingenieros de Gran Canaria para adquirir directamente; durante un año y tres meses más, los mate-

riales necesarios en las obras que tiene a su cargo.

Ministerio de Marina.—Real decreto promoviendo al empleo de ingeniero inspector de primera clase del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, al ingeniero inspector de segunda D. César Luaces y Alonso.

Ministerio de la Gobernación.—Real orden disponiendo que D. Joaquín Rodríguez y García, medico habilitado de la Estación sanitaria del puerto de Gijón, desempeñe con carácter interino el cargo de médico segundo de la misma dependencia.

Otra disponiendo se publiquen en este periódico oficial los modelos modificados de requisitorias, citaciones y emplazamientos en materia criminal, para que los jueces instructores, al remitir los datos de aquéllos para su publicación en la Gaceta, se ajusten a los referidos modelos desde el 1.º de Junio próximo.

Desde Melilla

(TELEGRAMA OFICIAL)

Melilla 12.—Comandante en jefe a ministro Guerra:

Ayer, regimiento Saboya efectuó paseo militar a zoco el Had de Benisicr Hidum.

Hoy Guipúzcoa ha ido a Sidi Hamed el Had y el de Wad Rás a Jardú, llegando proximidades de Texuda; todas estas fuerzas han encontrado terreno recorrido en completa tranquilidad.

A mi vez, acompañado de jefe de Estado Mayor, coronel Fernández Llano, he visitado posición de Jardú, encontrando muy adelantadas obras de defensa provisionales que terminarán uno de estos días, dando comienzo acto seguido las de carácter permanente.

En «Menorquina» han llegado doce individuos de tropa para incorporarse a sus Cuerpos. No ocurre novedad.—Marina.

En los Peñones.

Alhucemas 12.—Continuando su viaje crucero, a las ocho de la noche zarpó con rumbo a Ceuta el cañonero «Doña María de Molina».

A media noche zarparon también para Melilla los vapores «Tintore», «Hispania» y «Jaime Pantoja», de los cuales los dos primeros llaman por completo kabiléas, y conduciendo el «Niña» menos de la mitad de los pasajeros que puede llevar.

El «Jaime Pantoja» tomará carga en Melilla.

A las tres de la madrugada zarpó el vapor «Río» para el Peñón, donde tomará pasajeros de aquellas kabilas.

La muerte del rey de Inglaterra.

En la Cámara de los Lores.—Sesión de duelo.

Londres, 11.—Con un ambiente de profunda emoción celebró esta tarde sesión la Cámara de los Lores.

En nombre del Gobierno habló el conde de Crewe, lord Guardasellos, quien puso de manifiesto la benéfica y real influencia que ejerció el rey Eduardo en la política internacional.

Declaró que el monarca difunto aprovechó para el interés de Inglaterra cuantas ocasiones propicias se presentaron; pero no fué nunca en perjuicio de los demás países, pues dominaba en él un vivísimo deseo de mantener la paz.

Al terminar dijo el conde Crewe: «Quedamos profundamente agradecidos por las pruebas de afición manifestadas por Europa entera.»

gusto de comérmelas y le enviaré a usted una libra de ellas. Y usted soldado, no sea tanto, retirese usted, que yo puedo andar sin que me ofrezcan el brazo.

Diciendo esto, Moggy se dirigió a proa y se reunió con los que estaban en el castillo.

—¿Conoce usted a esa furia? dijo a Vanslyperken su nuevo conocido.

No señor, dijo Vanslyperken poco contento de la observación.

—Pues tenga usted en cuenta sus amenazas porque es mujer capaz de hacer lo que promete.

Ahora seguiremos la costa, si le parece a usted.

Ya cerca de anochecer, porque los días eran entonces muy cortos, la balandra estaba a ocho millas de la tierra. Por consejo del delator, porque no tenemos otro nombre que darle, corrió la balandra a lo largo de la isla hasta que, según el cálculo de aquel, se encontró en frente de ciertos puntos cercanos a las rocas llamadas Black Gang Chyne. Allí se puso al paio, arrió los botes, que eran tres, y bajaron a ellos los hombres bien armados con pistolas y machetes. Shors iba mandando uno, Coble el segundo y en la popa del tercero

A continuación lord Lansdowne hizo también calurosos elogios de las virtudes políticas de Eduardo, con el que—dijo—desaparece una gran fuerza internacional.

Como en la Cámara de los comunes quedaron aprobadas por unanimidad una moción de pésame por la muerte del rey, otra de felicitación dirigida a los nuevos soberanos y un mensaje expresando a la reina viuda el sentimiento de la Alta Asamblea.

Servicio fúnebre.

Londres 11.—Los soberanos y todos los miembros de la real familia presentes actualmente en Londres asistieron anoche a un corto servicio fúnebre celebrado por el arzobispo de Cantobery en la cámara mortuoria.

Protesta de los irlandeses.

Londres 12.—Siete irlandeses nacionalistas, entre los 89 individuos que componen el Ayuntamiento de Dublín, han votado en contra de las órdenes del día de simpatía dirigidas a la familia real inglesa.

La velocidad transatlántica

Hace sesenta años los «clippers» norteamericanos atravesaban el Atlántico en treinta días de los Estados Unidos a Europa, y en cuarenta días de Europa a los Estados Unidos.

En 1840 se iniciaron los viajes con navíos a vapor, con ruedas, y durante veinticinco años los norteamericanos conservaron la supremacía.

De las cuatro compañías norteamericanas, solamente dos se mantuvieron, consiguiendo establecer servicios regulares en doce ó trece días, hasta que la «North Star», fundada en 1854 por Cernelio Vanderbilt, conquistó el primer lugar, sosteniendo victoriosamente la competencia de la Compañía «Cunard».

Desde la guerra de secesión en 1862 hasta 1886, transcurrió un período en que las compañías francesas y norteamericanas hicieron varias tentativas, experimentando ora una, ora dos hélices, y obteniendo velocidades de 11 hasta 18 nudos por hora.

Sólo en el año 1888 los Estados Unidos salieron en un período de relativa inacción.

En 1888 la «Nacional Line» lanzaba el «Paris» y el «New-York», de 13.000 toneladas, dos hélices y velocidad de 21,8 en las pruebas. Más en 1903 la «Cunard» recobrabá el primer lugar con el «Lucania» y el «Campania», de 18.000 toneladas y 30.000 caballos de fuerza, que dieron 23 nudos en la prueba y más de 20 en servicio. Este tipo de grandes buques no varió hasta que se adoptó el sistema de turbinas. Con esos dos navíos la «Cunard» tuvo la supremacía durante cuatro años.

En 1897 las Compañías alemanas realizaron un gran esfuerzo, y durante dos años la palma de la velocidad fué disputada entre el «Norddeutscher Lloyd» y la «Hamburg America Linie».

El Kaiser Wilhelm der Grosse, que dió en la prueba 21,5, consiguió mantener una velocidad media de 22,5 en la travesía del Atlántico. Después de este triunfo comenzaron a construir, unos después de otros, en los astilleros alemanes, navíos de 23.000 toneladas y 36.000 caballos de fuerza.

«Kaiser Wilkelm II», el Kronprinzessin Cecilie» y el «Kronprinz Wilhelm», avanzáronse cada uno sobre el precedente. En 1900, la «Hamburg America» bató el «record» en la travesía del «Deutschland» (millas 23,5).

Inglaterra no podía permanecer impasible. La idea de una derrota clavosa como una espina en la mentalidad británica, adquiriendo el carácter de un deber nacional.

Como todo el problema se reducía a una

difficultad de dinero, y la abnegación de obra, el Estado hizo un préstamo de libras esterlinas 1.310.400 (á 2,75 por 100) por cada buque y garantizó la abnegación de 3.120 libras por cada viaje de ida y vuelta. Gracias a esta, la «Cunard» pudo construir en los astilleros de Clyde el «Lanonia», y en los de Tyne, el «Mauretania»; turbinas Parson, de 70 y 75.000 caballos y un consumo de carbón de 6.000 toneladas por viaje.

Las esponjas.

—Los médicos averiguan alguna vez por qué lloran los niños, cuando éstos son muy pequeños; ya mayores, somos los padres los que sabemos siempre el motivo de su llanto... Hasta los seis ó siete años, los niños lloran por cualquier cosa; yo creo que los pobrecitos, preparándose a entrar en la vida, se ensayan en el dolor del cuerpo y pena, hasta que aprenden a disimular y a reprimirse.

Así hablaba una señora esposa de un empleado de Hacienda, y una señora madre en toda la extensión de la palabra. Su marido decía que era una leona por el trabajo de su casa, y aquella leona había dado á luz diez y siete cachorros que echaron dientes á su debido tiempo, reclamando de diario la pitanza. Tratándose del nacimiento de la prole menuda, esta dama era una autoridad; había que oír la con respeto y aprender.

—El dolor moral en los niños—preguntó—es superficial, está á flor de piel, de alma, y se resuelve pronto en lágrimas como nube de este que pasa regando los campos y se desvanecen con rapidez. Yo sé divino inmediatamente por qué lloran mis hijos pequeños sin que le duela nada en el cuerpo; casi siempre es por envidia á color; por envidia, testardez ó capricho satisfecho, por exceso de sensibilidad, por miedo, por vergüenza...

Una sola vez (y hace de esto siete años) no pude por el pronto averiguar el motivo de una de esas llorinas infantiles... Consulté el caso, porque tiene gracia, y todavía me río al recordarlo.

Estaba yo una mañana ocupada en mis faenas domésticas, cuando vi entrar en casa á Juanito á hora en que hubiera debido estar en el colegio. Juanito, entonces de nueve años, era un poco enredador y travieso y un mucho nervioso; más que á mi marido, que es un padrazo, temía él al maestro, hombre muy severo y de malas pulgas.

Pues bien: Juanito vino á casa llorando á lágrima viva y con un ataque agudo de hipos y sollozos que daba compasión.

—¿Qué te pasa?—pregunté.—¿Por qué has salido del colegio á estas horas? ¿Has hecho novillos, picarón?

El niño hizo un gesto negativo, sin dejar de llorar; sacó del bolsillo una pequeña esponja y la puso sobre la mesa.

—¡Vamuel! Tranquilízate y cuéntame lo que te sucede.

Mientras yo le decía esto, Juanito sacó otra esponja del mismo tamaño y la puso al lado de la primera.

—¿Qué esponjas son éstas—le pregunté.

Pero estaba el niño tan afligido y ocupado en llorar que no podía contestarme; lo que hizo fué sacar la tercera esponja... Y cuando yo iba á repetir la pregunta, extrajo del bolsillo una esponja más, que colocó al lado de las otras, diciendo entonces entre sollozos:

—¡Cuatro!

—Sí, cuatro esponjas, hijo mío... ¿Me quieres decir por qué lloras tanto y de dónde has sacado estas esponjas?

—¡Del... bol... sillo!

El perro diabólico

POR

EL CAPITAN MARRYAT

PRIMERA PARTE

hacia la costa para no infundir sospechas á los que desde la orilla estaban esperando á recibir el cargamento de contrabando. El tiempo era bueno, la mar estaba tranquila y el buque se puso al paio. En la prisa de levantar anclas el señor Vanslyperken no había reparado, ó no había sabido quizá que la mujer de Jemmi Pato estaba todavía á bordo, y estando paseándose arriba y abajo por el alcázar de popa, la vió en el castillo de proa riéndose y hablando con los marineros.

—¿Qué mujer es esa? preguntó á Jasen que estaba al timón.

—La mujer de Jemmi Pato, contestó Jasen.

¿Y cómo se ha atrevido á venir á bordo? Tráigala usted, soldado.

El soldado pasó á proa y dió la orden, y Jemmi que esperaba una disputa, encargó á su mujer que se portase con calma. La mujer no hizo caso de aquel consejo, como se vió después.

—¿Por qué ha venido usted á bordo? gritó Vanslyperken mirándola de arriba abajo muchas veces y teniendo como de costumbre las manos metidas en los bolsillos de su casaca y la bocina debajo del brazo.

—Porque me ha traído un bote seguramente, dijo Moggy resuelta á reñir con el teniente.

—¿Y por qué no ha vuelto usted á tierra antes de que el buque se hiciera á vela? volvió á preguntar Vanslyperken en tono airado.

—Precisamente por la razón contraria, porque no había bote en que volver.

—Pues si la vuelvo á usted á ver aquí otra vez sufrirá usted las consecuencias, replicó Vanslyperken.

—Pues si yo le encuentro á usted alguna vez en tierra también sufrirá. Y ahora

voy á hacerle á usted una observación. Ha tratado usted de azotar á mi Jemmi ¿eh? á mi querido Jemmi. Mala higa para usted; y aquí Moggy hizo un ademán cuya significación no podemos decir, pero que sin duda fué comprendida por Vanslyperken que se puso furioso, mientras los marineros todos soltaban la carcajada. Era el signo de Moggy, sin duda, un signo masónico bien conocido de los iniciados en el puerto de Portsmouth.

—Que vengan los soldados á popa. Llévense ustedes abajo á esta mujer, gritó Vanslyperken. Todo esto se pondrá á la cuenta de su marido y yo le daré un recibo completo, no le dude usted:

—Puede ser, dijo Moggy. Soldados, atrás si no queréis que os rompa la cabeza; y esto se pondrá á la cuenta del teniente; y así como usted dice que mi marido ha de pagarlo todo, sepa usted que si no le pago á usted mismo le pagaré sobre su seguro perro y le enviaré á una expedición con el cabo Van Pitter. Tan cierto como que estoy aquí, que si usted se atreve á poner un dedo sobre mi Jemmi, mataré al perro donde quiera que le encuentre y haré de él salchichas para tener el

gusto de comérmelas y le enviaré a usted una libra de ellas. Y usted soldado, no sea tanto, retirese usted, que yo puedo andar sin que me ofrezcan el brazo.

Diciendo esto, Moggy se dirigió a proa y se reunió con los que estaban en el castillo.

—¿Conoce usted a esa furia? dijo a Vanslyperken su nuevo conocido.

No señor, dijo Vanslyperken poco contento de la observación.

—Pues tenga usted en cuenta sus amenazas porque es mujer capaz de hacer lo que promete.

Ahora seguiremos la costa, si le parece a usted.

Ya cerca de anochecer, porque los días eran entonces muy cortos, la balandra estaba a ocho millas de la tierra. Por consejo del delator, porque no tenemos otro nombre que darle, corrió la balandra a lo largo de la isla hasta que, según el cálculo de aquel, se encontró en frente de ciertos puntos cercanos a las rocas llamadas Black Gang Chyne. Allí se puso al paio, arrió los botes, que eran tres, y bajaron a ellos los hombres bien armados con pistolas y machetes. Shors iba mandando uno, Coble el segundo y en la popa del tercero

iban Vanslyperken y el delator. Luego que todo estuvo pronto, Jemmi Pato, que con gran contento de Vanslyperken había quedado encajado de la balandra, recibió orden para mantenerse donde se alaba y cuando viese la mara continuar siempre echada á la orilla. Todo estaba preparado para marchar cuando ocurrió á Vanslyperken que dejar á Snarleyow en la balandra después de las amenazas preferidas por la mujer de Jemmi y expuesto también a la animosidad de Snalbones, era su sentencia de muerte. Determinó, por tanto, llevarle consigo. El delator protestó contra aquella resolución; pero Vanslyperken no quiso oír sus protestas; el perro fué llevado al bote y todos empezaron a remar. Luego que habían remado por espacio de un cuarto de hora hacia la costa, cambiaron el rumbo y continuaron á lo largo hasta que el delator reconoció el punto exacto á donde habían dirigirse.

Enseguida mandó que los otros de los botes vinieran al costado del suyo y dijo á las tripulaciones que debían guardar el mayor silencio, pues debían ir á un sitio en el cual los contrabandistas debían tener una partida de gente para recibir los gé-

neros y que la menor alarma podría esca-

...

...

...

...

...

...

...

ANO... Si... He... Val... No... té deshe... quinta... A mi... ponjas y... impacion... Juanito, co... cojada. Porq... nio sigt... todos los... como si j... pascilla... manant... Y yo q... ble, sin q... llanto de... des en... el fómone... Hubo u... al ocurrir... «Dios mio!... tara? Lo tom... con mi pai... lo besé y a... gran tranq... ¡Ah! ¡Co... comprende... cidos los p... causas! Per... el maestro... ción de un... haban una... mi Juanito... un bram... molinetes á... cuerda, se c... el suelo, y... djoécima... gios de mi l... miento durar... fíntil cerebr... canos, porq... yzalo profe... y de la hora... tara? A él no s... ta. Y desde... demasiad... los fáciles de... grito yo: —¡Quieto, Juanito!

abnegación de... para concluir el... de libras... 75 por 100... ó una abren... a viaje de ida... Canarías... Clyde el... «Mauretania»... lotro de 4.300... 0.000 caballos y... 0.000 toneladas

—Si, ya lo veo... —Hay... hay... —Vamos, no te aflijas... —No... si dige que... hay más—contes... to de deshecho en lágrimas sacando á luz la... A mi ya me parecieren demasiadas espi... jadas... y luego la sexta... A mi ya me parecieren demasiadas espi... jadas y demasiado lloros, y aunque me... impantaba la falta de explicación de... Juanito, no pude menos de soltar la car... jada.

Perque es de saber que el desconsolade... niño siguió llorando sacando esponjas de... todos los bolsillos... ¡hasta once! Parecia... como si pusiese á mi disposición aquella... prescilla de esponjas para que enjugase el... manantial inagotable de sus lágrimas.

Y yo quiero que me digan si era posi... ble, sin más datos que el no interrumpido... llanto de Juanito y la extracción de espon... jadas, desentrañar el misterio y explicarme... el fenómeno.

Hubo un instante en que me formalicé... al ocurrirme un mal pensamiento:— «¿Dios mío! ¿Las habrá robado esta cri... tura?»

Le tomé en mis brazos, sequé sus ojos... con mi pañuelo, le dije palabritas dulces... le besé y acaricié, hasta que por fin conse... guí tranquilizarle y que se explicase.

«¡Ah! ¿Con qué sencillez y claridad se... comprenden las cosas... cuando son cono... cidos los precedentes y se descubren las... causas! Cereza del colegio había un soldo;... el maestro encargó á Juanito la adquisi... ción de una docena de esponjas, que con... sición de una poseta, hecha la compra, traía... Juanito las doce esponjas ensartadas en... un bramante, con el que iba haciendo... molinetes á modo de honda; se rompió la... cuerda, se despararraron las esponjas por... el suelo, y solo pudo recuperar once; la... novodécima sufrió un eclipse total á los... ojos de mi hijo, el cual la buscó inútil... mente durante una hora, dando en su in... fantil cerebro colosal importancia al pro... ceso, porque... ¿cómo disponerse ante el... análogo profesor de la falta de una esponja... y de la hora perdida en su busca y cap... tura?»

¿A él no se le ha olvidado la aventuri... lla... Y desde entonces, siempre que enre... da demasiado ó se pone á jugar con obje... tos fáciles de romper ó de extraviarse, le... digo yo:

—«¡Quieto, niño! ¡Acuérdarte de las es... ponjas!»

Ramiro Blanco.

gundo condestable D. Francisco Prieto Rubi, que solicita embarcar en la Escuadra.

—Concedense dos meses de licencia reglamentaria al tercer maquinista D. Juan Narciso Lamas; y otros dos meses, también reglamentarios, al de igual clase D. Aurelio Gómez.

—En el Hospital de San Carlos, ha sido reconocido el teniente de navío D. Carlos Roca, que quedó inútil por consecuencia de la explosión de una espoleta en la Escuela de Aplicación, y que solicita el pase á situación de Inválidos.

Buques de guerra.
Se ha dispuesto que el cañonero «General Concha» continúe en el crucero de Ceuta á Chafarinas; y que el «Don Alvaro de Bazán» y «María de Melini» alternen en el de Ceuta á Larache.

—Procedente de Sevilla funde ayer en Sanlúcar el cañonero «Vasco Núñez de Balboa».

El «Cataluña».
Como anticipamos ayer llegó á la Carraca el crucero «Cataluña» procedente de Mahón que viene á hacer carbón; y tal vez se marche á Inglaterra con motivo del viaje de Su Majestad el Rey para asistir al entierro del Rey Eduardo.

Indirectas
Broncas, urnas rotas, palos, tiros, botetas, coacciones, pucherazos, venta de votos, embuchados, actas en blanco... tales han sido las elecciones que Canalejas califica de honradas.

La fisonomía de siempre. Todo está igual. Parece que fué ayer.

Estas son las elecciones honradas. Las que no tengan honra tendrán que ir á San Juan de Dios.

La talla de los ministros ilusión óptica es; cuanto más se acerca uno más pequeños se les ve.

Dice un periódico que se ha desbocado un coche. Los coches no se desbecan. Quienes se desbocan son los caballos. Y alguna que otra vez los cocheros.

Romanones culpó á los Grandes de España de la pérdida de las elecciones. Y el marqués de Corvera ha escrito una carta á El Imparcial.

La carta no es un documento literario. No contribuirá, seguramente, á que el marqués entre en la Academia de la Lengua. En ella defiende á la clase, en su calidad de Grande de España.

No se alarme el marqués. Nadie ha creído en el dicho de Romanones. Los grandes, por su escaso número, no ganan ni pierden elecciones. Pero Romanones, como es grande desde ayer mañana, no está en el secreto.

Por cierto que quien propuso para grande á Romanones, fué Moret. Pero se le rompió el molde y le salió chico.

Lo mismo le pasó con Canalejas. Le puso un collar y Canalejas le mordió. El Padre Cobos.

tonada como los moradores de los barrios más miserios de cualquier metrópoli. Una gran parte del número total la componen los emigrantes; gracias á ellos, ó más bien al poco sitio que se les destina, puede acumularse tanta gente en tan pocos barcos.

Aproximadamente, los pasajeros de los grandes trasatlánticos pueden clasificarse de este modo; en 7.400 viajes hechos en un solo sentido, de Europa á América ó viceversa, cada año, hay unos 93.980 pasajeros de primera, 90.970 de segunda y 431.380 de tercera. Resulta, pues, que la población trasatlántica se compone principalmente de viajeros de tercera clase, de 20 á 30 dólares por cinco ó seis días de alojamiento, comida y transporte.

El pasajero de tercera no vive mejor ni peor en el barco que en tierra, ni la Compañía le da más ni menos que lo que la civilización le da en las ciudades. Compone en el mar, como en cualquier población, la clase baja.

El viajero de segunda, cuyo pasaje cuesta, por término medio, 60 dólares, representa la clase media; pero sale ganando en el mar, pues el buque le proporciona más comodidades que las que puede disfrutar en su casa. Un hombre de negocios paga hasta ciento treinta dólares por su litera; el rico se permite el lujo de un camarote de pesas 600, y el millonario no vacila en dar pesas 2.000 por un comedor, un gabinete, dormitorios y cuarto de baño para él, su mujer y la doncella. Esta es la última palabra del lujo en los trasatlánticos modernos.

Más comodidades que en tierra.
Cada año desembarcan en Nueva York unos 1.235.000 viajeros que representan más de 3.300 el día. Toda esta gente paga por atravesar el Océano de pesos 30 á 600 por persona, de modo que en total proporcionan á las compañías más de cien millones de dólares, dinero suficiente para construir y equipar media docena de grandes trasatlánticos, por el estilo del famoso «Mauretania». Gracias á este inmenso ejército de pasajeros, pueden los de primera clase disponer de todo ese lujo de cafés, ascensores, comidas magníficas y lujosísimos cuartos de fumar.

Hoy, cualquier buque que pase de 32.000 toneladas, lleva cuartos de baño para los camarotes de lujo, más de sesenta baños y duchas para los demás pasajeros, 4.000 lámparas eléctricas y nueve cubiertas, de las cuales tres por lo menos se destinan para recreo de los viajeros.

Los camarotes y demás departamentos tienen calefacción eléctrica ó de vapor; los ascensores suben y bajan incesantemente cargados de viajeros; el restaurant á la carta está abierto día y noche, con sillas para más de 200 personas, hay teléfono en todos los camarotes de primera y segunda para ponerlos en comunicación con una oficina de informaciones, y un gimnasio, una sala de baile, un salón de conciertos y hasta una cámara obscura para los aficionados á la fotografía, completan este lujo, que en tierra firme no podría encontrarse en ningún hotel.

La fortuna que en dinero y joyas llevan encima todos los pasajeros de esta soberbia flota, equivale al tesoro de los reinos más ricos; cada año cruza el mar dinero suficiente para sacar de spuros á cualquier nación arruinada.

Lo que se consume en los barcos.
Para cuidar de los dos millones y medio de pasajeros, tiene que haber constantemente en el mar 50.000 empleados, entre oficiales, pilotos, marineros, maquinistas y servidumbre de ambos sexos.

La fuerza motriz, la luz y el calor exigen 4.800.000 duros. La enorme población trasatlántica consume, sólo en la ida ó la vuelta, 6.000.000 de kilos de carne, 200.000 kilos de caza y aves, otros doscientos mil de pescado en conserva, 4.600 cajones de naranjas, 10.000 cestas de verduras, un millón de kilos de carne salada, 200.000 kilos de frutas, 3.000.000 de huevos y 900.000 kilos de pan, sin contar la galleta.

Todo esto es ahora, pero el imperio del Océano es cada día más grande, más rico y más poderoso. Con el futuro barco de 50.000 toneladas, el tiempo y el espacio quedarán vencidos, y la población trasatlántica, convertida en una oleada monstruosa de seres humanos, representará por lo menos un tercio de toda la riqueza del mundo.

Información de Marina
Alarma infundada.

El Sr. Arias de Miranda mostrábase esta mañana sorprendido de la alarma que se ha producido en Cádiz por la noticia publicada por un diario de aquella capital, en la que se anuncia que con motivo de la visita del ministro de Marina al Arsenal de la Carraca la artillería de la escuadra se construirá en las fábricas de Trubia y Plasencia.

Puesto asegurar á ustedes, ha dicho á los periodistas el Sr. Arias de Miranda, que esa noticia carece en absoluto de fundamento, pues el Gobierno no ha pensado siquiera en modificar lo que sobre construcción de la artillería para la nueva escuadra está acordado y, en su consecuencia, la fábrica de cañones de la Carraca, construirá la artillería que con

arreglo á lo acordado anteriormente la corresponde.

Cuerpo general.
Se han dictado las siguientes Reales órdenes:
Concediendo el pase á la excedencia voluntaria al alférez de navío D. Juan Antonio Villegas.

Idem el pase á la escala de tierra al alférez de navío D. Rafael Montejo y Patero y disponiendo quede agregado al distrito marítimo de San Fernando.

Destinando al cañonero «General Concha» al alférez de navío D. Luis Rodríguez de Castro en relevo del oficial de igual empleo D. Rafael Montejo.

Destinando al Apostadero de Cartagena al alférez de navío D. Aurelio Arriaga y Adán.

Movimiento de barcos.
Han fundeado: en Ceuta el cazatorpedero «Audaz», en Sanlúcar el «Osado», en Huelva el «Vasco Núñez de Balboa», y en Las Palmas el cañonero portugués «Salvador», correo.

Zarpasen: el cañonero «Doña María de Molina» de Ceuta, y de Sanlúcar «Osado».

Información política
Ultimos datos del escrutinio.

Con arreglo á los datos del escrutinio que hasta esta tarde se habían recibido en el Ministerio de la Gobernación los diputados proclamados son los siguientes.

Liberales, 208.
Conservadores, 100.
Republicanos, 39.
Carlistas, 9.
Integristas, 7.
Regionalistas, 7.
Independientes, 5.
Socialistas, 1.
Total, 376.

Faltan noticias de 28 actas que corresponden: siete á Canarias, seis á Murcia, siete á Lugo y las restantes á los distritos de Pego, Guadix, Motril, Ronda, Gaucín, Iñiesta, Villaviciosa y Morón.

Estas actas parece que corresponden 21 á los liberales, seis á los conservadores y una á los republicanos.

El presidente del Consejo estuvo esta mañana en el Ministerio de la Gobernación conferenciando extensamente con el Sr. Merino acerca de los últimos informes recibidos de las elecciones.

Manifestaciones del Sr. Canalejas.
Contra su costumbre, fué muy parco hoy el Sr. Canalejas al recibir la visita de los representantes de la Prensa.

Manifestó que tenía muy pocas noticias que comunicarle y que todavía no está decidida la fecha en que el Rey emprenderá el viaje á Londres, dependiendo de la hora de salida de un barco de Calais el que salga Su Majestad el domingo por la noche ó el lunes por la mañana.

Dijo también el Sr. Canalejas que es probable que se aplacen en Canarias las elecciones de senadores por algunos días por la imposibilidad que hay de que lleguen á tiempo los compromisarios á la capital á causa de la dificultad de las comunicaciones.

Despacho con S. M.
Además del Sr. Canalejas que como de costumbre fué esta mañana á Palacio para informar á S. M. de los asuntos del día, despacharon con el rey los ministros de Fomento é Instrucción Pública, sometiendo á la firma regia los siguientes decretos:

Fomento: Jubilando al inspector general de Caminos, presidente del Consejo de obras don Luis Acosta y al inspector de Minas D. Silvano Thos.

Instrucción: Dictando reglas para facilitar la adquisición de libros para las bibliotecas de las Sociedades que tengan como fin propagar la cultura.

ción republicano-socialista, á las diez en punto de la mañana, un meeting monstruo en el Frontón Central.

Presidirá y pronunciará un discurso don Benito Pérez Galdós.

NOTICIAS
Es ya tan conocido el Licor del Polo, que no necesita anunciarse para ser solicitado á todos. Si anunciase es por inculcar más y más en las masas populares, las ventajas de higiene dentaria.

El próximo día 17, y con las solemnidades de costumbre, se celebrará la inauguración del puente de la Princesa.

El Ayuntamiento de Lisboa ha contestado á la invitación hecha por el de Madrid, que la banda municipal de aquella población acudirá para asistir y prestar su concurso en las fiestas musicales que se preparan.

CUERPO JURIDICO DE LA ARMADA
Próximas oposiciones.
Academia de los tenientes auditores de primera clase de la Armada Cora y García-Parreño.—Castelló, 48.

Ingeniero industrial desea dar lecciones de idiomas y de matemáticas.
Razón Alcalá, 89, portería, de nueve á diez de la mañana.

LA BOLSA
Madrid

FONDOS PÚBLICOS	día 12	día 13
4% perpetuo interior contado		
Serie F. de 50.000 ptas. nominales	86 85	86 05
» E. de 25.000 »	86 90	87 15
» D. de 12.000 »	87 00	87 20
» C. de 5.000 »	88 85	88 05
» B. de 2.000 »	87 85	88 05
» A. de 500 »	87 85	88 00
» G y H de 100 y 200 »	88 85	89 00
En diferentes series...	88 90	87 80
4% amortizable		
Serie E. de 25.000 ptas. nominales	94 95	90 00
» D. de 12.000 »	00 00	90 00
» C. de 5.000 »	94 95	94 80
» B. de 2.500 »	00 00	94 80
» A. de 500 »	95 00	94 80
En diferentes series...	95 00	94 80
5% amortizable		
Serie F. de 50.000 ptas. nominales	102 75	102 85
» E. de 25.000 »	102 75	102 85
» D. de 12.500 »	102 75	102 80
» C. de 5.000 »	102 75	102 85
» B. de 2.500 »	102 75	102 80
» A. de 500 »	102 75	00 00
En diferentes series...	102 75	102 85

VALORES DE SOCIEDADES

Acciones

Banco de España	461 00	460 00
Banco Hipotecario	000 00	900 00
Banco Hispano-Americano	152 00	152 00
Banco Español de crédito	138 00	00 00
Comp. Arrendataria de Tabacos	381 00	382 00
Sociedad Eléctrica de chamberí	000 00	000 00
Idem de Mediodía	00 00	000 00
Soc. Gral. Azucarera preferentes	74 00	72 50
Idem id. id., ordinarias	00 00	18 00
Ferrocarriles Norte de España	00 50	89 60
Unión Española de Explosivos	332 00	331 60

OBLIGACIONES

Sociedad de Chamberí 5 por 100	000 00	000 00
Idem del Mediodía 5 por 100	00 00	000 00
Ciudad Lineal 8 por 100	00 00	000 00
F. C. San Julián de Musques 5 por 100 primera emisión	00 00	000 00
Idem id. id. id., segunda emisión	00 00	000 00
Valladolid-Ariza	000 00	000 00
Idem id. Serie C	00 00	000 00
Sociedad Azucarera 5 por 100	80 25	00 00
Madridiense de Electricidad 5 por 100	00 00	000 00
Ferrocarril N. de España 3 por 100	00 00	000 00

CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO

París á la vista	106 90	107 00
Londres á la vista	27 00	27 00

Espectaculos
Comedia.—Compañía española de opéreta. A las 9 y 1¼.—La viuda alegre.—Fornarina. Gran Teatro.—A las 7.—El país de las hadas.—Los ojos negros.—(Sección doble): Los ojos negros y El país de las hadas.

Apolo.—A las 7.—El método Gorriz.—El amo de la calle.—El santo de la Isidra.—Juegos malabares.

Estiaca.—A las 7.—La corte de Faraón.—La copa encantada.—A B C.—La Corte de Faraón.

Cómica.—(Compañía Prado-Chicote.—A las 6.—(Doble).—Los perros de presa (cuatro actos). A las 9 y 3¼.—(Sencillo).—¡Eche usted señoras (estreno). A las 11.—(Doble).—La moza de mulas (dos actos).

Parish.—A las 9 1¼.—La troupe Riogokut Los exóticos ciclistas Bichies. El pierrot Payeu. El celebrado Sanz y toda la nueva compañía internacional de Circo y variedades, que dirige William Parish.

Imp. Gutenberg

Desde San Fernando
Mayo 12.
Noticias de Marina.—Del Apostadero Mayor Central se remite instancia del capellán del penal de Cuatro Torres, para que desamortice el «Numancia», comprado dos meses de licencia, con arreglo al artículo 31 del vigente Reglamento.

Se autoriza al tercer condestable D. Arriaga para presentar á examen de ingreso en la Academia de Caballería, al Sr. Carlos Galdós, que remite instancia del se-

Servicios de la Compañía Trasatlántica

Línea de New-York, Cuba-Méjico.—El día 26 de Mayo saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor «Buenos Aires» directamente para New-York, Habana y Veracruz.

Línea de Venezuela-Colombia.—El día 10 de Mayo saldrá de Barcelona, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga, y el 15 de Cádiz, el vapor «Montevideo» directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto-Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz, y Tampico, 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. También carga para Maracaibo, y Coro, con trasbordo en Curaçao y para Cumaná, Carúpano, y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

Línea de Filipinas.—El día 28 de Mayo saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor «Alicante», directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, Ilo Ilo y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la Costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.—El día 3 de Mayo saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor «P. de Sadrústegui» 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 Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno a Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Poo.—El día 25 de Mayo saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor «San Francisco» para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la Costa occidental de África y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.—Salidas de Cádiz: lunes, miércoles y viernes. Salidas de Tánger: martes, jueves y sábados.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía de alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES.—Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 80 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la Real orden del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 de Abril de 1904, publicada en la Gaceta de 23 del mismo mes.

Servicios comerciales.—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

Línea de Cuba-Méjico.—El día 17 de Mayo saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el de Coruña, el vapor «Reina María Cristina», directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Para este servicio rigen rebajas especiales de pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

50 PESETAS mensuales y 250 PESETAS de fin de año

pueden ganarse comprando botellas de ALCOHOL DESNATURALIZADO **MARCA SOL**.

pero es preciso pedir la botella precintada, pues de otro modo no se gana eso ni se consume el verdadero Alcohol desnaturalizado MARCA SOL

Venta de Maquinillas Félix y Alcohol: Bazar X, Ezpoz y Mina, 6.

A nuestros lectores

Mediante el cupón prima que ofrecemos á nuestros lectores, pueden éstos conseguir importantísimas rebajas en la compra de novelas de la «BIBLIOTECA PATRÍA», siempre que se dirijan á la Administración de la misma, Paseo del Prado, 80, entresuelo - MADRID.

Cupón-prima

D. _____

domiciliado en _____ provincia de _____

calle _____ núm. _____

desea adquirir _____ (1) tomos de la Biblioteca PATR. importantes Ptas. _____

FIERMA, _____

Tarifa de precios para nuestros lectores:

(El certificado y franqueo por cuenta de la Biblioteca). De uno á 5 tomos, una peseta el tomo.—De 5 á 15 tomos, 90 céntimos ídem.—De 15 á 20 tomos, 80 céntimos ídem.—De 20 á 30 tomos, 70 céntimos ídem.—De 30 á 50 tomos en adelante, 65 céntimos ídem.

La colección completa, que consta de unos 50 tomos hasta la fecha, puede adquirirse á plazos mensuales de 5 pesetas en adelante, siendo su precio en este caso, 40 pesetas.

(1) Indíquese el número de tomos y los títulos de los mismos, por carta, si es que no se deja á elección del Administrador de la Biblioteca.

Biblioteca Marítima

SANTA POLA (ALICANTE)
Centro editorial y de propaganda de obras y revistas científicas y literarias, nacionales y extranjeras, que se relacionan con el mar y sus industrias; único en España. Este Centro se encarga de servir cuantas publicaciones se le pidan, en iguales condiciones que los establecimientos de mayor crédito; para ello sostiene relaciones directas con autores y editores.

FOLLETO INTERESANTE
Reglamento de disciplina y policía á bordo de los buques mercantes españoles (R. D. de 19 de Noviembre de 1909), 0,25.

Los pedidos deben mandarse acompañados de su importe en sobre monedero, valores declarados, libranzas de Giro Mutuo ó letras de fácil cobro, sobre Madrid, Barcelona, Alicante ó Elche.

Gran Centro de Comisiones y AGENCIA DE NEGOCIOS

DE SANTIAGO GARCIA CASTELLON
Sagasta, núm. 40.—C.A.DIZ

Administración de líneas con garantías, gestionándose la compra-venta de las mismas. Cobros de Censos, Créditos, Recibos, Facturas, Habilitaciones de Clases pasivas, Representaciones.

Delegación de la GERMANIA acreditada Compañía de Seguros marítimos fluviales y terrestres y mediada en Berlín.

Corresponsal del DIARIO DE LA MARINA

NOTA.—Esta Agencia tiene activos corresponsales en todos los pueblos de la provincia, tanto para el cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y venta de artículos en general.

REFERENCIAS DE PRIMER ORDEN

RESFRIADO SE CURA EN 24 HORAS Rhumolax

preparado en el laboratorio de los HERS SCOTT & BOWNE, Ltd. Londres y París. En todas las farmacias.

JARABE DE RABANO IODADO
DE GRIMAULT Y CIA
Depurativo por excelencia

PARA LOS NIÑOS PARA LOS ADULTOS

VENTA AL POR MAYOR 8, Rue Vivienne, PARIS.

ALMANAQUE BAILLY-BAILLIERE

PEQUEÑA ENCICLOPEDIA DE LA VIDA PRÁCTICA



600 PÁGINAS DE TEXTO. ♦ MÁS DE 4.000 GRABADOS

NAPAS Y LÁMINAS EN COLORES

REGALA

Una participación gratuita en el núm. 25.348 ó 12.344 de la Lotería de Navidad, y en su caso lo correspondiente á cada Almanaque 200 pesetas en el premio mayor. 150 débitos de la lotería de 30 de junio de 1910. Un plano ó su valor de 3.000 pesetas. Una máquina de escribir YOST ó su valor de 900 ptas. Un sillón, una cama, etc., ó su valor, y unos 400 regalos más que reparte entre sus compradores.

DE VENTA.—Bailly-Baillière é Hijos, Editores, Plaza de Santa Ana, núm. 10, Madrid, y en las principales Librerías, Papelerías y Bazares de España y América.

Leopoldo Menéndez Villanueva

HABILITADO DE CLASES PASIVAS

Muntaner, 64, principal, segundo.—BARCELONA

Única Habilitación que al fallecimiento de sus clientes satisface CIEN pesetas á sus herederos para sepelio. Confecciona gratis los expedientes de pensión de viudas y huérfanos de marinos cualquiera que sea su graduación y cuerpo y asignen sus haberes en esta provincia.

Traslados de otras provincias, también gratis á los mismos.

Para más detalles dirigirse á la Habilitación.

PARA 1910 NECESITA

El Comerciante	AGENDA DE BUFETE
El Industrial	CONTIENE: Diario en blanco para anotaciones de ingresos y gastos, con importantes datos impre- dibles en Oficinas, Casas de Banca, Comercio y á particulares. Precio: de 1 á 4 pesetas.
El Banquero	MEMORÁNDUM de la Cuenta diaria
El Ingeniero	Libro de memorias, muy cómodo y elegante. Se- cciones especiales para anotar visitas, señas de gastos é ingresos y cuanto se necesita para llevar ordenada la vida. Precio: 2,50 y 3 pesetas.
El Militar	AGENDA DE BOLSILLO
El Sacerdote	Precioso libro para uso de particulares. Dividido por días para las anotaciones. Precio: 1,50 y 2 pesetas.
Las Oficinas	CARNET
Los Hoteles	Diminuta y utilísima Agenda de bolsillo. Recor- dadero en tela, con porta-lápiz. Precio: UNA peseta.
La Aristócrata	AGENDA CULINARIA
La Modista	Libro de la compra que contiene 855 recetas di- ferentes, 800 recetas para hacer otros tantos guisos diferentes. Explicación de la manera de condimentar los guisos que prescribe en los menús diarios. Agen- da en blanco para anotar los gastos de cocina. Precio: 2 pesetas encuadernada.
La Profesora	
La Cocinera	
EN GENERAL	
El Hombre	
La Mujer	

GUIA COMERCIAL DE MADRID Y SU PROVINCIA PARA 1910

(Bailly-Baillière)
CONTIENE

- Parte oficial:** Monarquía Española.—Real Casa.—Consejo de Ministros.—Senado.—Congreso.—Corporación Diplomática y Consular, de españoles en el extranjero y de extranjeros en España.—Consejo de Estado.—Tribunal de Cuentas del Reino.—Ministerios, con toda su organización y personal completo de Negociados, Consejeros, Jueces, Directores, Comisarios, Asesores, Universidades, Institutos, Titulos nobiliarios, etc., etc.
- Madrid:**
 - Lista general de las señas de sus habitantes, clasificadas por orden alfabético de calles y números de casas.
 - Lista alfabética de sus habitantes y establecimientos, con sus señas respectivas.
 - Instituciones y dependencias del Estado, Provincia y Municipio, profesiones, artes, oficios y comerciantes é industriales, por orden alfabético de conceptos.
- Provincia:** Por orden alfabético de Partidos judiciales, cada uno con todos sus Ayuntamientos por orden alfabético. Cada pueblo contiene la indicación del número de habitantes, producción, flota mayor, distancias á la cabeza de partido, estación del ferrocarril, estaciones de telégrafos, carteras, el elemento oficial, así como NOMBRE y APELLIDOS de TODOS los HABITANTES, con indicación de las profesiones, comercio é industria que ejercen.
- Mapa de la Provincia.**

PRECIO: 5 PESETAS
En la Casa editorial Bailly-Baillière, Plaza de San Juan, 10, Madrid, y en todas las librerías.

JARABE FENICADO DE VIAL

combate los microbios ó gérmenes de las enfermedades de pecho, es de eficacia segura en las Tosas, Resfriados, Catarros, Bronquitis, Grippe, Ronquera, Influenza.

En todas las Farmacias

Diario de la Marina

Administración: San Bernardo, 52

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En Madrid: un mes, 1,50 pesetas.—Trimestre, 4,50 ídem.—Semestre, 9 ídem.—Año, 18 ídem.

Provincias: Trimestre, 5 pesetas.—Semestre, 10 ídem.—Año, 20 ídem.

Unión postal: Año, 60 pesetas.

Asia y América: Un año, 70 pesetas

Anuncios: Cuarta plana, precios convencionales; reclusión 50 céntimos; noticias, una peseta línea.

AGUAS DE FUEN-PALACIOS Llano-GIJON

DE Bicarbonatadas

calcicas, variedad magrécica.

Especialmente recomendadas por el Real Consejo de Sanidad en R. O. publicada el 31 de Marzo para el ESTOMAGO y enfermedades del aparato urinario.

AGUA DE MESA sin rival.

DEPÓSITO EN MADRID: ARENAL, 10

HIERRO QUEVENNE

Antidoto en España de París.

Una. Anemia. Gonorrea. Eritema. Debilidad. Eritema. Eritema. Eritema.

En las Farmacias.

Ibarra y Compañía Sevilla

Línea regular de vapores

entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos interiores.

Dos salidas semanales de todos los demás puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio semanal con Bayonne y Burdeos

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

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

USAD **GRAN EXITO!** COMPARAD

para escribir limpio la **MÁQUINA YOST** la escritura de **MÁQUINA YOST**

No tiene cinta.

Seguros de la casa YOST en España.

Madrid: Ezpoz y Mina, 17

Barcelona: Fernando VII, 53.

Bilbao: Gran Vía, 3

La mejor máquina para escribir.

PID' SE EL CATALOGO DE LA NUEVA YOST, VISIBLE