

Diario de la Marina

Año XXXV. Número 10.718.

Redacción y Administración

Madrid 29 de Junio de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

LO PRUDENTE Y LO SEGURO

La clausura del Arsenal de la Carraca por falta de créditos para obras, era suceso previsto para fecha fija, desde el momento que nada se ha hecho para conjurarlo a pesar de estar las Cortes abiertas; faltando en este concepto el Ministro a lo ofrecido a la Comisión que vino desde San Fernando hace tres meses con el fin de evitar lo que ahora ocurre.

El suceso reviste gravedad suma, pues afecta a los intereses de todo un pueblo que se ha formado al amparo del trabajo de dicho Arsenal, de cuya vida depende en absoluto; y porque se desarrolla en una región donde ya existe un movimiento socialista agrario de mucha importancia, sobre el cual no puede menos que influir, generalizándolo aún más y dándole un carácter que puede acarrear consecuencias trascendentales en la alteración del orden público y en la política.

La carencia de planes y de recursos en la gestión de la Marina desde 1898, ha originado una gran irregularidad en todos sus servicios, que es la causa del malestar que en ella reina.

Los Gobiernos han carecido de energía, para tomar como debieron haber hecho, una decisión categórica, que resolviese de una vez la anómala situación de la Marina, respecto a los recursos que en el presupuesto se le dedican, determinando de una vez si el país quiere ó no establecer la defensa naval, para evitarse en este último caso gastos inútiles, y de lo contrario, dotar con la cantidad necesaria en el presupuesto los gastos de la Marina, á fin de hacerlos reproductivos en su misión.

Todo menos perdurar en el funesto sistema de vacilaciones y aplazamientos, transigiendo con presupuestos inverosímiles, á conciencia de su incapacidad para cubrir las más preferentes atenciones; lo que entraña para este servicio de la Nación, una vida precaria de zozobras y angustias, de confusión y de desorden y de vilipendio intolerable.

Claro está que de esta desorganización no pueden resultar más que deficiencias en todas las manifestaciones de dicho servicio, que realizadas por los marinófilos les sirven de argumentos para impedir que se aumenten las exigidas cifras de su presupuesto, pues causan aquellos mucho efecto en una Nación impresionable, desconocedora de su verdadera situación y aptitud en el concierto de las demás de Europa. Y esta es acaso la causa principal de que la Marina sea considerada como la *Cenicienta de la casa* y se la mantenga en esa forma de inferioridad respecto á los demás organismos militares.

Ignoramos como se resolverá el actual conflicto que no se puede decir que surge de improviso; está descontado desde la subida al poder del Ministerio conservador, pues fué la determinante de la caída del partido liberal al proponer á las Cortes la construcción de dos buques escuelas á fin de salvar la situación que se preveía para el Arsenal de la Carraca.

Conformes estamos con que no podía aceptarse la forma en que entonces se propuso, que implicaba un arriendo gratuito de aquel Arsenal á una empresa particular, cuestión delicada que exige un estudio muy detenido de la cuestión, pues los Arsenales forman parte integrante de la defensa nacional, y para cederlos á empresas particulares habría que mirarse mucho antes y exigir garantías que entonces no aparecían en el proyecto.

Pero no hay duda que en el actual momento el único medio á que se puede apelar para dar trabajo al Arsenal de la Carraca, es volver sobre la construcción de los dos buques escuelas, cuyos planos están hechos, aprobados y aceptados desde el tiempo que fué Ministro el Sr. Silveira, pues sólo esa decisión permitirá resolver el conflicto con la urgencia que requiere, encargándose de la obra el dicho Arsenal.

Dichos buques forman parte, como base necesaria para la educación del personal, de todos los programas de Escuelas, y en este concepto no es necesario aguardar á la presentación á las Cortes del proyecto completo, y bastaría la aprobación en ellas del dicho buque, con la concesión de los créditos necesarios, para que en el Arsenal de la Carraca se reanudasen los trabajos con una utilidad manifiesta para la Marina y para el país; dándose al mismo tiempo un avance en el proyecto ulterior y más completo de la construcción de la nueva Escuelas, del que este parcial es el prólogo indispensable.

A nuestro juicio, se presenta al Ministro ocasión y motivo para presentar su proyecto de Escuelas, si se satisface por el momento, con los recursos para la construcción de los buques escuelas, y dejando para los presupuestos sucesivos, el desarrollo económico del resto del programa, dando tiempo á su discusión y al arbitrio de la cuantiosa suma que se necesita.

La cuestión es empezar y creemos que el Ministro tiene verdadero empeño en que haya Escuelas, si deponiendo toda cuestión de amor propio, facilita que así suceda, desviándose de la línea recta, que jamás es en política la más corta, sino tomando la curva más ceñida, pero que salva los obstáculos que impiden el dirigirse por la primera.

Esto es lo prudente y lo seguro para llegar, si es que así se desea.

ECOS NAVALES

Durante los otoños de 1901 y 1902 se hicieron en Sebastopol ensayos con globos relacionándolos con objetivos navales. A consecuencia de los resultados favorables se establecieron en Sebastopol, Kronstadt y Por Arthur destacamentos navales para servicio de los globos; pero el material y la organización no resultaron satisfactorios, y el Teniente de navío Bolsher fué enviado á Francia para estudiar allí esta materia, la cual ha regresado á Rusia para llevar adelante las experiencias durante este año, sujetándose al siguiente programa: 1.º Aumento del radio de la telegrafía sin hilos desde los globos. 2.º Señales de día y de noche desde los globos. 3.º Reconocimientos con globos durante la noche. 4.º Reconocimiento con globos libres. 5.º La marcha en globos libres en una línea de 70° desviada de la dirección del viento por medio de un aparato inventado por el ingeniero francés Mr. Hervé y por el mismo usado con éxito en el Mediterráneo. Y 6.º Medidas que deben adoptarse al ascender y descender en tierra ó mar.

Los operarios de Arsenales en Francia.

Los operarios del Arsenal de Cherburgo que desde hace tiempo habían solicitado salir del recinto para tomar en compañía de sus familias la comida de mediodía, acabaron de conseguir su propósito.

A partir del 22 del corriente la salida á dicha hora será potestativa en los operarios, sufriendo el horario de trabajo la modificación siguiente: entrada en talleres á las 7,30; descanso á las 11,30; retorno á las 13,30; fin de la jornada á las 17,30.

La marina japonesa.

Una misión japonesa compuesta de dos Oficiales, acaba de llegar á Breteuil. Autorizada por M. Pelletan para poder visitar los Arsenales, ha inspeccionado los buques en construcción y las escuelas de maquinistas.

Torpederos franceses.

Acaba de ser botado al agua en Gravelle el torpedero francés de alta mar *Bombardier*, de 56 metros de eslora.

La operación se ha realizado con éxito completo.

MARRUECOS

Las noticias de Marruecos traen de nuevo la bárbara exhibición de cabezas cortadas característica de la guerra oriental.

Después de varios combates cruentos, las tropas imperiales han logrado importantes ventajas que mejoran mucho la situación general del Sultán.

El combate de Vad-el-Ven ha producido por ambas partes cerca de 300 muertos, pero en cambio, ha despejado mucho el aspecto de la campaña, permitiendo al Sultán enviar en dirección á Tazza un nuevo Cuerpo de Ejército de 3.000 hombres.

Además, se han sometido tribus tan importantes como las de Benhassen y Zehaya.

En resumen, la insurrección va decayendo, y la anomalía en Marruecos va siendo ya lo definitivo, de modo que es un país en condiciones adecuadas para que las potencias hagan de él lo que más les convenga.

POLÍTICA

TRISTES AUGURIOS

Inútil parece advertir que la política hoy resulta de carácter retrospectivo supuesto que como día de fiesta están desiertos los centros donde ordinariamente se comenta la cosa pública.

Se ha podido notar, sin embargo, que algunos Ministros, á pesar de las satisfacciones que aparentan, están poco optimistas. Presienten la borrasca y consideran que la vida ministerial está amenazada. La falta de entusiasmo se observa principalmente en los elementos ministeriales, y no deja de ser significativo el hecho de que los primeros en liar el petate veraniego, son los diputados y los senadores de la mayoría que han empezado ya á desfilarse por el pretexto del calor, dejando al Gobierno que se las arregle como pueda para salir de los atascos parlamentarios.

No despierta interés ni curiosidad el debate del Mensaje en el Congreso, y queda descartado cuanto en orden á la disolución pueda acontecer ó ocurrir. Persuadidos están los que anticipan el interregno de que esto va á terminar mal y prefieren saberlo por los periódicos, cuando se encuentran instalados en sus residencias de verano, á aguantar á pie firme el lastimoso espectáculo de las discórdias ministeriales.

Las catástrofes políticas, como las ferroviarias, es preferible saberlas desde lejos y comentarlas á distancia, que no presenciadas en toda su horrible desnudez. Los puentes rotos, los trenes que se hundieron en el abismo, resultan más interesantes en el relato periodístico que en la observación directa.

Y si por milagro verdaderamente el tren ministerial no descarrilla ni el puente conservador se hunde, no por eso el peligro será menor, porque un día ó otro la catástrofe ocurrirá, dado que los cimientos son poco firmes y la obra de fábrica está por todas partes resquebrajada.

Cabe presumir que tan tristes augurios se confirmen, porque no se ve en el campo de la situación el menor asomo de enmienda. Con la experiencia adquirida, nada

grata, sería natural que los elementos antagonistas de la situación depusiesen sus altiveces y compenstrasen sus tendencias; pero lejos de ser así, se alejan y se repelen cada vez más, haciendo más infranqueable el abismo que los separa.

Es decir, que quienes más contribuyen á su disolución son los propios ministeriales que, al modo de los matrimonios de ocasión, desde el comienzo mal avenidos, no pueden soportar el *statu quo*, y conspirando contra su persistencia, concluyen por establecer una separación de ideas y sentimientos, tan radical y profunda, que es peor mil veces que el divorcio.

CATÁSTROFES

VIAJES A LA ETERNIDAD

Los veraneantes más intrépidos se han quedado estáticos ante la terrible catástrofe ferroviaria del puente de Montalvo, que acaso influya no poco este año para que se queden en su casa, quietecitas y á la sombra, muchas familias á quienes por este tiempo acomete la fiebre ferroviaria.

Y, en efecto, es para pensar mucho el aventurarse á viajar por nuestras líneas férreas, llenas de inconvenientes y peligros, y donde lo excepcional, no es que ocurran, sino que dejen de ocurrir catástrofes tan terribles como la que en estos momentos llova España.

Posiblemente, con tanto como se habla de los peligros de *loping the loop* y de la serenidad incomparable de «Diablos» al practicar sus arriesgados ejercicios, dispone de mayor seguridad este notable artista al recorrer cabeza abajo su pista, de la que disponen los desventurados viajeros españoles al circular por las vías férreas nacionales.

En presencia de tan horribles cataclismos, concluirá la gente por renunciar á la locomoción ferroviaria, supuesto que no hay las garantías suficientes para poderse arriesgar impunemente en esas pistas férreas donde el viajero va, no digamos que vendido, pero por lo menos á merced de la casualidad que es una condición muy eventual.

¿Cuántos puentes habrá por esos caminos de hierro que Dios proteja, en iguales y aun en peores condiciones que el del puente de Montalvo? En cuantas ocasiones, al pasar por ellos algún tren de viajeros, habrá crugido los soporos y se habrán resquebrajado los pilares con la trepidación!

Pero si no fuera por estas catástrofes, ¿cómo iban á entrar los inspectores facultativos de esas obras admiradas y admirables como verdaderos prodigios de inestabilidad, de que necesitan reparación ó se encuentran en mal estado?

Acaso la escasez ó falta absoluta de créditos, presupuestos para mejoras de vías y obras, sirva de pantalla á los ingenieros respectivos, para justificar su desventura profesional, pero mientras tanto, la gente cándida que se arriesga á viajar por esas líneas, creyendo que ha pagado billete de tal ó cual clase, para ir directamente de tal á tal punto, se encuentra después con la *desagradable sorpresa* de que le han dado billete de ida para la eternidad.

Eso sí, las catástrofes ferroviarias no distinguen de colores, quiero decir de clases y lo mismo va al precipicio y á la muerte el viajero de tercera clase, que el de *siemprin carro*; pero esto que en definitiva podrá constituir un argumento de tendencias y con ribetes de anarquismo, no es suficiente para excusar la responsabilidad tremenda en que han incurrido ó incurran diariamente, los que tienen á su cargo la inspección de los caminos de hierro.

No digamos que paguen su abandono, disponiendo que se les corte la cabeza, ó vayan á presidio por toda su nefasta vida, porque con ello ni se resucita á los muertos, ni se reconstruye el puente roto, pero sí merecerían que se les obligase á llevar un letrero en la frente grande á fuego, en que se consignase con una sola palabra, todo lo breve ó corta que se quisiera, su ineptitud ó su desidia profesional.

Porque lo peor de todo es, que después de haber determinado por su abandono esas catástrofes, se quedan tan tranquilos y tan en disposición de *repetir la suerte*, cada y cuando se les confía esa vigilancia ó inspección facultativa, que ó no se ejerce ó se verifica en tan deplorables y deficientes condiciones, que hace no ya posibles, sino inevitables esas hecatombes.

Ya que se silba á los trenes cuando lo hacen mal y se pone poco menos que en la picota á los damnificados públicos cuando no lo hacen bien parece natural y equitativo que á esos señores á quienes puede imputarse la responsabilidad moral y material de tan terribles catástrofes, se les imponga de algún modo el correspondiente castigo, á fin de que perpetuamente lleven encima la marca ó sello de su vituperable ineptitud.

Abel Imart.

PLANES ANODINOS

Hacen notar las revistas financieras el indiferentismo profundo en que se están desarrollando los planes económicos del Ministro de Hacienda.

Los presupuestos no despiertan el menor interés; la característicá del mercado bursátil, según testimonio de los propios ministeriales es la flojedad y la desanimación.

La *Epoca*, que no es periódico sospechoso respecto á apreciaciones ministeriales, confiesa anoche que el proyecto de empréstito es el que ha deprimido el crédito, y se esfuerza en proclamar, como quien dice, «caballeros, no asustarse» que ahora y en algún tiempo *quede ser largo* no se verificará la proyectada operación financiera.

Para justificar estos desalientos y estas indiferencias, dicen los amigos del Gobierno que se debe á que todo el mundo está á la expectativa, y que hay paralización en los negocios, porque al empezar las excursiones veraniegas los especuladores quieren tener sus posiciones liquidadas ó poco comprometidas.

Son argumentos de guardarropa. Lo que sucede es que los planes financieros del Gobierno son poco lisonjeros, y como dice anoche el *Heraldo de Madrid*, á la opinión le han hecho el mismo efecto que si se tra-

tase de la crotología ó arte de tocar las castañuelas.

Es muy particular que cuando el Gobierno indica en sus proyectos parlamentarios que va á pagar en oro los derechos de exportación ó importación de todas las mercancías que se despachen por las Aduanas en expediciones comerciales no sólo no se inicie la baja en el cambio internacional, sino que sube como la espuma.

¿Qué hay en los planes financieros del Gobierno que implique restablecimiento del crédito ó propósito real y efectivo de mejorar la situación económica? Nada en realidad, y esa y no otra es la causa verdadera de la indiferencia del país ante los proyectos de ley presentados al Parlamento por el Ministro de Hacienda.

Todo lo hecho hasta ahora en el orden económico y financiero por el Gobierno actual, resulta ineficaz; y si no hay interés en su desenvolvimiento es porque no hay confianza en la acción oficial, ó para decirlo de una vez, porque los planes del Ministro de Hacienda se consideran completamente anodinos para los intereses generales del crédito nacional.

TRÁFICO MARÍTIMO

Decadencia comercial de Gibraltar.

De algún tiempo á esta parte, todo lo que Gibraltar gana como posición estratégica y plaza fuerte, lo pierde como puerto comercial.

Antes era un magnífico punto de recalada, pero ahora disminuye constantemente el número de los buques que allí van á carbónear.

En 1902, Gibraltar no ha entregado á los buques que acuden á su puerto más que 167.140 toneladas de carbón, mientras en 1901 registró 218.782, ó sea una diferencia de 51.634 toneladas menos.

Este resultado, que acusa una pérdida de más de 23 por 100, de un año á otro, está muy lejos de poderse atribuir, como pretenden los ingleses, á la huelga que de Abril á Junio paralizó el año anterior la actividad marítima de la colonia británica.

En efecto, si la cifra de 51.634 toneladas de carbón vendidas de menos en 1902 se engloba con la de 35.500 que representa la pérdida determinada por la indicada huelga, quedan todavía más de 16.000 toneladas menos, lo que demuestra que el decrecimiento constante que experimenta el comercio de carbón en Gibraltar, y que se viene observando desde 1890, obedece á otras causas.

Véase la siguiente estadística: En 1889, los barcos carboneros tomaron en Gibraltar 562.000 toneladas de hulla; en 1890, ese número disminuyó á 450.000; en 1891, á 401.000; en 1900, esa cifra bajó á 303.000; en 1901, á 219.000, y, en fin, en 1902, á 167.000.

Resultado de estas cifras que el tráfico del carbón en el puerto inglés ha perdido desde 1889 á 1902 cerca de 400.000 toneladas, ó sea un 70 por 100 de su importancia.

A todo esto hay que añadir las dificultades que por sus especiales condiciones ofrece el puerto de Gibraltar para los barcos carboneros. Las autoridades no permiten allí las operaciones de carga y descarga sino de día; el barco ha de ponerse al costado de los pontones fijos destinados para depósito de combustible; y esa operación es origen con frecuencia de averías en el material del puerto, cuya responsabilidad se atribuye injustamente á los Capitanes.

Por estas y otras razones, cada vez acuden menos barcos á Gibraltar, que pierde de día en día su importancia comercial, que indudablemente rebotará si esa plaza perdiese su carácter esencialmente militar y estratégico.—X.

TRENES DE VERANO

La Compañía del Norte ha establecido para el servicio de viajeros por sus líneas durante la presente temporada de verano los nuevos trenes que ha continuación se indican, y que, además de los del servicio vigente, circularán á diario desde el 1.º de Julio.

De Madrid á Hendaya.—Dos nuevos trenes, un expreso que saldrá de Madrid á las 16,25 para llegar á Hendaya á las 8,48, y un mixto que tendrá sus horas de salida de Madrid á las 15 y de llegada á Hendaya á las 17,56 del siguiente día.

En sentido ascendente circulará otro expreso que, saliendo de Irún á las 15,48, llegará á Madrid á la mañana siguiente á las 9,38.

Entre Madrid y Santander.—Para Santander saldrá de Madrid un tren correo á las 18,20 y un mixto á las 21,40 para llegar á Santander el primero á las 9,10 y el segundo á las 18,15.

De Santander saldrá un tren mixto á las 7,55, para llegar á Madrid á las 5,25.

Línea de Asturias.—En combinación con el mencionado tren mixto que saldrá de Madrid á las 21,40, partirá de Venta de Baños otro tren que llegará á Gijón á las 20,45.

Entre Madrid y Bilbao.—En combinación con el nuevo expreso de la línea de Madrid á Hendaya, saldrá de Miranda un tren mixto á las 4,20, para llegar á Bilbao á las nueve, saliendo de este último punto á las 18,45 otro tren, que llegará á Miranda á las 23,34, combinando con el tren mixto que llega á Madrid á las 18,43.

Líneas de Navarra y Barcelona.—En combinación con el expreso que sale de Irún á las 14,8, saldrá de Alsasua otro expreso á las 18,20 para llegar á Zaragoza á las 20,57.

En sentido inverso circulará otro expreso que, saliendo de Zaragoza á las 2,55, llegará á Alsasua á las 9,14 para enlazar con el expreso que llega á Hendaya á las 12,21.

También se establecerán este verano los mismos servicios especiales de viajeros que en el del año anterior entre Madrid, El Escorial y Segovia; entre Irún, San Sebastián y Bensaín, y entre Barcelona y Manresa.

CRÓNICA TEATRAL

En Eldorado.

No hay que negar que la Empresa de este lindo teatro, sabe buscar las obras más adecuadas á la estación que padecemos. El estreno de *El General*, lo demuestra cumplidamente.

¿Que hace un calor insoportable? pues mujeres frescitas al escenario, recomen-

dando la succión de caramelos y el manejo de falderrillos que muevan con arte la cabeza y la cola.

La obra fué bien recibida por el público, que aplaudió á rabiar aquellas espléndidas desnudeces.

Las decoraciones fueron un éxito y asegurarán en unión de la Taberner un gran beneficio á la Empresa.

¿Que emitamos nuestra opinión sobre *El General*? Como no salió á escena, no hemos tenido ocasión de cultivar su trato.

El mérito de este señor, consistirá en llevar ingresos á la taquilla, sin que le conozca nadie.

Urbano Cortés.

MARINOS ILUSTRES

El Almirante de Aragón

D. BERNARDO DE CABRERA

1298 á 1364

Cuando la Corona de Aragón se hallaba en el apogeo de su grandeza y poderío, y su Armada era dueña del Mediterráneo compitiendo con los venecianos y los franceses, floreció este ilustre marino que dió muestras de intrepidez y valor en muchas empresas, mandando las galeras de la Corona.

Nació Bernardo de Cabrera en Calatayud á mediados del año 1298, y era descendiente de una de las más nobles é ilustres familias de aquel reino.

Antes de darse á conocer por sus empresas en el mar, peleó muchas veces en tierra contra los moros y otras en las contiendas civiles ó de reino á reino cristiano; demostrando siempre un valor temerario que le granjeó con justicia la fama que tenía de esforzado y valiente campeón.

La que tenía adquirida en los campos de batalla, se aumentó con la conquista de Mallorca, donde no solamente demostró poseer grandes conocimientos marítimos dirigiendo una gran parte de los buques que formaron la expedición, sino que desembarcado, y al frente de una mesnada, fué de los que más se distinguieron en el ataque y conquista de la plaza, viéndosele siempre en los sitios más arriesgados y donde era mayor el peligro al frente de sus soldados, animándoles con el ejemplo á la cabeza de ellas, y exponiendo de continuo su persona.

Como resultado de esto, y después de terminada la guerra, el Rey de Aragón por entonces lo era don Pedro IV el cerechonero, le confió el reino y gobierno de Mallorca, en el cual dió grandes muestras, de discreción, de extraordinarias dotes de mando y de afecto y cariño jamás desmentido á la persona del monarca; ahogando las insurrecciones y demostrando tan singular habilidad política que se granjeó la estimación y el cariño del Rey, del que llegó á ser favorito, y la persona de su mayor confianza.

Después de varios años de gobierno en las islas Baleares en los que pacificó por completo al país, llevando en él á cabo muchas mejoras de consideración, se le escogió para el mando de la escuadra aragonesa, cuando el Monarca intentó aquietar la sublevación de la isla de Cerdeña, que se hallaba auxiliada por la República de Génova contra la cual se declaró la guerra por la Corona de Aragón, mandando sus galeras con otras de los venecianos que eran entonces aliados, y Cabrera los derrotó completamente el día 27 de Agosto de 1353.

Como antecedentes de este combate naval recordaremos que Cerdeña se había sublevado contra la dominación aragonesa y apoyados por los genoveses, Pedro IV se alió con Venecia, saliendo de las costas de Valencia y Cataluña, el Almirante Poncio de Santa Pau, con una Escuadra de 25 buques que se unió á otra de Venecia de 35.

Génova puso en el mar 60 velas y las dos Escuadras se encontraron, trabándose en el canal del Bósforo uno de los combates más sangrientos que registran los anales de la Marina.

Los genoveses fueron derrotados, perdiendo casi toda su Escuadra, cuyos buques unos se estrellaron y 23 cayeron en poder de los aliados.

Esta memorable batalla se dió el 13 de Febrero de 1352.

Prompto organizó Génova otra flota, y aunque el Papa intentó que hiciera la paz con Aragón, D. Pedro IV respondió que no la aceptaría si no convenía en ello la Señoría de Venecia, y le entregaban los genoveses la isla de Córcega, y lo que le tenían usurpado de la de Cerdeña.

Frustró estas negociaciones la inopinada defección del Juez de Arborea (Cerdeña), que había sido siempre fiel al Rey de Aragón, y concibió el pensamiento de irse apoderando poco á poco de la isla hasta hacerse Rey y señor de ella.

Esto movió al aragonés á enviar una flota de cincuenta naves al mando del anciano y experimentado Almirante D. Bernardo de Cabrera, la cual, uniéndose en las aguas de Cerdeña á veinte galeras venecianas, batió á la Armada genovesa cerca de Alguer, apresóles D. Bernardo que mandaba ambas Escuadras como Almirante de Aragón treinta y tres buques, y dió muerte á 8.000 genoveses, haciéndoles más de 3.000 prisioneros.

Rindióse entonces Alguer á las armas de Aragón, y convencida Génova de que era demasiado débil para luchar sola contra tan poderosos aliados, reconoció la soberanía de Juan Visconti, señor de Milán, y esto dió lugar á un segundo combate, que fué también ganada por el infatigable don

Bernardo de Cabrera, no obstante lo cual se vio precisado el mismo Rey de Aragón D. Pedro IV á acudir en persona á la isla de Cerdeña, arrojando en las costas de Cataluña una fuerte y numerosa Escuadra compuesta de cien buques entre grandes y medianos, lográndose después de una larga campaña que por mediación de Cabrera el señor de Milán y el Juez de Arborea vinieran á la paz y devolviesen á Alguer y otras fortalezas; concierto que desagradó mucho á los aragoneses por terminar la guerra de un modo poco digno de tan formidable Escuadra y de tan gran Monarca, acontecimiento que tuvo lugar el año de 1355.

Cabrera entonces se vio colmado por el Monarca aragónés de distinciones y beneficios, pero no se llega en vano á ciertas alturas, y los émulos y envidiosos, que nunca faltan, le calamuniaron é indignaron con su Rey, al que con tanta lealtad había servido; viéndose tan lastimado, que no siéndole posible sustraerse á las calamitas que contra él se levantaron, renunció á todas sus riquezas y honores y se retiró al monasterio de San Juan de la Peña.

El Rey D. Pedro IV, que sintió la falta de su favorito, fué á visitarle en persona y le rogó que volviese á la corte. Obedeció Cabrera, y como entonces solicitaba Enrique de Trastámara el apoyo del Monarca aragónés para destronar al Rey de Castilla D. Pedro I, hizo ver á su Rey que aquella guerra era injusta, impolítica y atentatoria á la sucesión legítima de los monarcas, y puso de su parte cuantos medios pudo para evitarla.

Resentidos con esto la misma Reina, el Monarca de Navarra y Enrique de Trastámara, acusaron á Cabrera de estar en inteligencia secreta con D. Pedro I de Castilla para entregarle el reino de Aragón, muchos apoyados en esta acusación por los muchos enemigos que ya de antiguo tenía.

Dió crédito Pedro IV á la acusación de alta traición, y al saberlo Cabrera, con el fin de librarse del injusto castigo que le amenazaba, trató de huir á Francia, pero fué detenido en la frontera y conducido á Zaragoza, donde le dieron crueles tormentos para que confesara el supuesto crimen, y aunque nada consiguieron y atestiguó su inocencia, con la constancia que tuvo para soportar el dolor, aun cuando era de ley y de justicia ponerle en libertad, cediendo Pedro IV á las reiteradas gestiones de la Reina, tuvo la debilidad de sacrificarlo, perdiendo así uno de los más leales servidores y uno de los marinos más valientes y entendidos de su reino.

D. Bernardo de Cabrera fué decapitado en Zaragoza el 26 de Julio de 1364 y siguió á su muerte la alianza del monarca aragónés con el de Trastámara y la guerra contra Castilla.

Los nobles aragoneses, no obstante, rehabilitaron luego la memoria del valiente marino y restituyeron sus bienes á su nieto que después se distinguió en Sicilia.

Siendo el antiguo reino de Aragón parte integrante hoy de España, aquellas glorias son comunes á todos los españoles, y por esta razón, no debe dejar de figurar don Bernardo Cabrera, que tan brillantes servicios prestó en el mar, entre los más ilustres marinos de su época, como Almirante vencedor del combate naval de Alguer en las costas de Cerdeña.

Manuel Díaz y Rodríguez.
Madrid 26 de Junio de 1908.

LA CATÁSTROFE DEL PUENTE MONTALVO

Antecedentes.

Los relativos al descarrilamiento que ha llevado el espanto al país, demuestran cumplidamente la impunidad en que viven las grandes empresas ferroviarias, y especialmente las del Norte de España, en las que toda incomodidad tiene asiento, todo riesgo propicia ocasión y todo abuso tolerancia.

Baste saber que el señor conde de Heras, propietario de los terrenos en que se sitúa el puente Montalvo, hace ya CUATRO AÑOS que notificó á la Compañía el estado ruinoso del viaducto en cuestión, sin que la Empresa se preocupase por ello. El conde estaba tan convencido de la in-

minencia del riesgo, que jamás consintió en pasar por dicho puente, y según dice un colega, hacía en carruaje el trayecto, hasta la estación más próxima.

Detalles del siniestro.

El tren que llevaba doble tracción, sin que esta estuviera justificada por la magnitud del convoy, conducía más de doscientos viajeros. Hundiose al paso de éste el último tramo del puente y el tren entero fué precipitado al río, á excepción de la primera máquina, que rompió sus enganches.

Todo quedó convertido en un informe montón de astillas, en las que inició un incendio la máquina que cayó sobre el tren.

Se calcula en más de un centenar de viajeros el número de muertos, de los cuales van ya extraídos más de cuarenta.

Los auxilios prestados particularmente, han sido eficaces y rápidos. Los de la empresa, como siempre, tardíos y deficientes.

Para que nuestros lectores formen idea de la magnitud de la catástrofe, bueno será que les recordemos que el puente Montalvo constaba de ocho tramos metálicos de veintinueve metros de longitud cada uno, emplazados á quince metros de altura sobre el lecho del río.

La información telegráfica oficial que á continuación publicamos, dará completa noticia del siniestro á nuestros abonados.
Miranda 28 1,50 mañana.

Inspector general á Director jefe movimiento y explotación:

Regreso impresionado de una manera horrosa del kilómetro 105, puente Montalvo, río Najerilla. Todo es un montón de escombros y astillas. Ni un coche ha quedado intacto. Desgracias personales numerosas. No se puede aún indicar el número de víctimas. Hasta ahora se han sacado 18 muertos. Pocos han sido los viajeros que se han salvado. Se supone no hayan llegado á seis. Maquinista Orbe, iluso; Maquinista Delgado, lesiones leves; fogonero Landaburu, gravemente herido y con pocas esperanzas, se le ha trasladado al hospital de Cenicero. Fogonero Sabando, iluso; conductor Bilbao, gravemente herido; guardafrenos Miguel Vivar, de Barcelona, y Julián Zabal, de Zaragoza, y mozo de tren Marciano Marter, de Bilbao, se suponen muertos. Interventor de ruta Ibáñez, iluso; Ricardo Mayu, empleado de esta inspección principal, que iba en dicho tren con licencia, muerto.

Espero ingenieros Rubénach y Granot para disponer trasbordo de viajeros, que creo sea fácil improvisando puente de madera de poco coste en el río. Puente destruido en los dos últimos tramos. La primera máquina del tren, descarrilada fuera del puente. La segunda, atravesada á la salida, fuera del puente. Conviene disponer que los viajeros y mensajerías de grande y pequeña velocidad para San Asensio pasen por línea Miranda y Castejón. Doy órdenes en este sentido á las estaciones de Miranda, Alsasua y Castejón trenes de viajeros salgan de San Asensio los con destino á Miranda y de Cenicero los con dirección á Castejón.

Vuelvo al sitio de la catástrofe, donde permaneceré hasta dejar completamente asegurado el servicio de trasbordo de viajeros. Autoridades civiles y militares de Logroño prestan toda su cooperación, así como el cuerpo de ingenieros.

Miranda 28 (5,30 m.)

(Urgente.)

Ayudante división á Ministro y Director Obras públicas:

Por datos que recojo aquí, en la catástrofe del tren 160 resultan muertos guardafrenos Miguel Vivar y Julián Zalda; mozo de tren Mariano Marter; empleado de la intervención de la Compañía, Ricardo Marero; inspector municipal de Logroño, tres Guardias civiles y dos sacerdotes, heridos graves, fogonero Landaburu y conductor Bilbao. Herido leve, maquinista Delgado. Hay más víctimas no determinadas aún. Interrumpidos telégrafo y circulación trenes. Sigo al lugar del suceso.

Logroño 28 (2,30 t.)

Del Gobernador al Ministro:
Después de mi telegrama de anoche, visité como indiqué á V. E. en unión del Fiscal de la Audiencia, del Juez de Instrucción y de las autoridades locales de Cenicero, á los heridos, que en su mayoría están instalados en las escuelas en buenas condiciones y otra pequeña parte de ellos en el Hospicio.

El parte oficial del inspector de la primera división de ferrocarriles, dice así:
«Ilustrísimo señor: Ampliando las noticias particulares que he dado á V. S. relativas al accidente ocurrido en el puente de Montalvo, sobre el río Najerilla, kilómetro 105 de la línea de Castejón-Bilbao, al tren número 160 de ayer, tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. los siguientes detalles:
El número de víctimas no se sabe aún fijamente; pero van ya sacados 18 muertos. Pocos han sido los viajeros que se han salvado. Resultan muertos los guardafrenos Miguel Vivar y Julián Zalda, el mozo de tren Mariano Marter, el empleado de la Intervención de la Compañía Ricardo Marín, un inspector municipal de Logroño, dos sacerdotes y tres Guardias civiles. Heridos graves, el fogonero Landaburu y el conductor Bilbao. Herido leve el maquinista Delgado.
El médico de la Compañía comunica á la una de hoy 28, que el número de heridos

asciende á 70, de ellos 10 graves, y el de muertos aún no puede precisarse, habiendo muchos cadáveres bajo los escombros.
El tren ha quedado desecho; ni un solo coche se halla intacto.
La primera máquina quedó descarrilada fuera del puente; la segunda atravesada á la salida del mismo.
Los dos últimos tramos del puente están destruidos, pero parece será fácil improvisar un puente de madera y disponer el servicio de trasbordo.
Se han dado órdenes á las estaciones de Miranda, Alsasua y Castejón para que los trenes de viajeros que se dirijan á Miranda salgan de la estación de San Asensio, y los que vayan á Castejón salgan de la de Cenicero.
El personal de esta división se encuentra en el sitio de la catástrofe, habiendo transmitido á V. S. detalles del accidente.
Las causas de éste se desconocen. El puente, aunque de sistema antiguo, no tengo noticias de que se hallase en mal estado.
Hoy salgo, y también el ingeniero encargado, á instruir el expediente.
Madrid, 28 de Junio de 1908.—El Ingeniero Jefe, Eduardo Escalona.—Ilustrísimo Sr. Director general de Obras públicas.»

Creo durará mucho tiempo la interrupción y tendrá que hacerse parte del puente, si no todo nuevo, pues ha quedado resentidísimo.
No puedo precisar el número de muertos y heridos, porque todos los datos adquiridos son incompletos; de los primeros hay 21 en el cementerio de Cenicero y se cree que pasan de 50 los que quedan debajo del tren. A la vista hay 8 ó 10, dos guardias civiles, una señora, una religiosa, una niña y otros varios. Parece que el tren conducía más viajeros que de ordinario y que entre las víctimas hay muchos segadores.
También venían muchos enfermos pobres con billete de caridad, procedentes de Vitoria, para los baños de Fitero. Hay muchos heridos leves.
San Asensio 27 (11,55 n.)

Interventor guardia Norte á Ministro y Director Obras públicas:
Descarrilado en el puente Torre Montalvo, kilómetro 105, tren 160 correo.
El material en fondo. Víctimas, unos 30 muertos, entre ellos tres guardias civiles procedentes de la Coruña y Pontevedra, que iban á Barcelona, y como 60 heridos, entre ellos dos guardias de la Coruña, y Juan Botza Agustí, que iba á Madrid, ordenanza dirección.
Presentes sitio, ocurrencia gobernador, fuerza instituto y sección Cruz Roja con pueblos enteros de Cenicero y San Asensio y una pareja de Alava que encontré en estación Cenicero y ordené vinieran con las fuerzas necesarias.
San Asensio 28 (9 m.)

Jefe visitador recorrido al jefe del movimiento:
Se han tenido que suspender los trabajos por causa de fuerza mayor.
El Comandante de la Guardia civil se opuso resultantemente á la continuación de los trabajos.
Cadáveres bastantes, sin conocerse el número.

Parte oficial del siniestro.
El parte oficial del inspector de la primera división de ferrocarriles, dice así:
«Ilustrísimo señor: Ampliando las noticias particulares que he dado á V. S. relativas al accidente ocurrido en el puente de Montalvo, sobre el río Najerilla, kilómetro 105 de la línea de Castejón-Bilbao, al tren número 160 de ayer, tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. los siguientes detalles:
El número de víctimas no se sabe aún fijamente; pero van ya sacados 18 muertos. Pocos han sido los viajeros que se han salvado. Resultan muertos los guardafrenos Miguel Vivar y Julián Zalda, el mozo de tren Mariano Marter, el empleado de la Intervención de la Compañía Ricardo Marín, un inspector municipal de Logroño, dos sacerdotes y tres Guardias civiles. Heridos graves, el fogonero Landaburu y el conductor Bilbao. Herido leve el maquinista Delgado.
El médico de la Compañía comunica á la una de hoy 28, que el número de heridos

asciende á 70, de ellos 10 graves, y el de muertos aún no puede precisarse, habiendo muchos cadáveres bajo los escombros.
El tren ha quedado desecho; ni un solo coche se halla intacto.
La primera máquina quedó descarrilada fuera del puente; la segunda atravesada á la salida del mismo.
Los dos últimos tramos del puente están destruidos, pero parece será fácil improvisar un puente de madera y disponer el servicio de trasbordo.
Se han dado órdenes á las estaciones de Miranda, Alsasua y Castejón para que los trenes de viajeros que se dirijan á Miranda salgan de la estación de San Asensio, y los que vayan á Castejón salgan de la de Cenicero.
El personal de esta división se encuentra en el sitio de la catástrofe, habiendo transmitido á V. S. detalles del accidente.
Las causas de éste se desconocen. El puente, aunque de sistema antiguo, no tengo noticias de que se hallase en mal estado.
Hoy salgo, y también el ingeniero encargado, á instruir el expediente.
Madrid, 28 de Junio de 1908.—El Ingeniero Jefe, Eduardo Escalona.—Ilustrísimo Sr. Director general de Obras públicas.»

Creo durará mucho tiempo la interrupción y tendrá que hacerse parte del puente, si no todo nuevo, pues ha quedado resentidísimo.
No puedo precisar el número de muertos y heridos, porque todos los datos adquiridos son incompletos; de los primeros hay 21 en el cementerio de Cenicero y se cree que pasan de 50 los que quedan debajo del tren. A la vista hay 8 ó 10, dos guardias civiles, una señora, una religiosa, una niña y otros varios. Parece que el tren conducía más viajeros que de ordinario y que entre las víctimas hay muchos segadores.
También venían muchos enfermos pobres con billete de caridad, procedentes de Vitoria, para los baños de Fitero. Hay muchos heridos leves.
San Asensio 27 (11,55 n.)

Interventor guardia Norte á Ministro y Director Obras públicas:
Descarrilado en el puente Torre Montalvo, kilómetro 105, tren 160 correo.
El material en fondo. Víctimas, unos 30 muertos, entre ellos tres guardias civiles procedentes de la Coruña y Pontevedra, que iban á Barcelona, y como 60 heridos, entre ellos dos guardias de la Coruña, y Juan Botza Agustí, que iba á Madrid, ordenanza dirección.
Presentes sitio, ocurrencia gobernador, fuerza instituto y sección Cruz Roja con pueblos enteros de Cenicero y San Asensio y una pareja de Alava que encontré en estación Cenicero y ordené vinieran con las fuerzas necesarias.
San Asensio 28 (9 m.)

Jefe visitador recorrido al jefe del movimiento:
Se han tenido que suspender los trabajos por causa de fuerza mayor.
El Comandante de la Guardia civil se opuso resultantemente á la continuación de los trabajos.
Cadáveres bastantes, sin conocerse el número.

Parte oficial del siniestro.
El parte oficial del inspector de la primera división de ferrocarriles, dice así:
«Ilustrísimo señor: Ampliando las noticias particulares que he dado á V. S. relativas al accidente ocurrido en el puente de Montalvo, sobre el río Najerilla, kilómetro 105 de la línea de Castejón-Bilbao, al tren número 160 de ayer, tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. los siguientes detalles:
El número de víctimas no se sabe aún fijamente; pero van ya sacados 18 muertos. Pocos han sido los viajeros que se han salvado. Resultan muertos los guardafrenos Miguel Vivar y Julián Zalda, el mozo de tren Mariano Marter, el empleado de la Intervención de la Compañía Ricardo Marín, un inspector municipal de Logroño, dos sacerdotes y tres Guardias civiles. Heridos graves, el fogonero Landaburu y el conductor Bilbao. Herido leve el maquinista Delgado.
El médico de la Compañía comunica á la una de hoy 28, que el número de heridos

PLAZA DE TOROS

La 12.^a de abono. Quinto y Bombita chico.

Lo que menos me gusta de la fiesta de toros, querido Rejonazo, es el público por lo injusto y apasionado.
Ayer se verificó la 12.^a corrida de abono, que estuvo á cargo de Quinto y Bombita chico.
Este, que aún se sentía de su última cogida, puso algunas dificultades para torear con el estorbo en la plaza que ofrecía el artefacto en que *Diavolo* hace sus exhibiciones.
Yo creo que la cosa es natural, porque los toreros no son títriteros y no tienen por qué trabajar en circos, y especialmente si por tener una herida reciente, no pueden exponerse a los peligros mayores que ofrece una plaza mutilada en mala forma.
Pues bien, delito tan grave no podía quedar sin castigo, y Bombita tuvo que sufrir el que le aplicó el público abuchándole á cada cosa, buena ó mala, que efectuó en la primera parte de la corrida.
Esta no fué muy afortunada para él. Hubo momentos en que estuvo bien á veces, y otras, las más numerosas, en que, ó se limitó á cumplir ó lo hizo francamente mal.
En quites fué aplaudido con justicia; pero sus faenas fueron las siguientes:
En el segundo, del tipo é intenciones de un miura, hizo un trabajo equivocaco.
Lo pasó por bajo y el toro humillaba; así que se pasó las grandes fatigas para entrar á matar. Esto lo hace por derecho pero de lejos, y dejó media estocada buena que no necesitó puntilla.
Al quinto lo pasó mejor, más de cerca y más lúcido, pero también permitió demasiado los capotes alrededor, que hacían incierto al toro, que al fin murió de una buena estocada puesta en un buen volante. Así se convencieron los que me tachan de parcial por Bombita chico, de que los buenos toreros, aun en tardes en que no están de suerte, hacen cosas buenas, pues además hay que tener en cuenta que le tocaron los toros peores.
Al sexto, después de una faena aceptable y nada más de desabella, después de tirarse dos ó tres veces echándose fuera y de pinchar malamente.
Quinto, en cambio, tuvo el santo de cara, pues á pesar de que al primero le dió una brega fea y mala, y le propinó una mala estocada, fué aplaudido.
Al tercero le pasó muy bien y con mucho lucimiento, y lo mató de una caída, y al quinto que fué un buen toro, noble y bravo, lo mató con una atravesada después de trastearlo bien y entrar mejor.
Banderilleó al quinto, poniéndole dos pares quebrando como él sabe.
De los muchachos se lucieron con las banderillas, González, Maera y Crespito.
De los picadores, Chano.
En fin, chico, una buena tarde.
Los toros de Saltillu regulares, menos tercero y quinto que fueron buenos.
Y el buen *Diavolo* que dió su vueltecita. Vale.

Cartas á Rejonazo.

Farejillo.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Las huelgas en Andalucía.
Jerez de la Frontera 28 (7 t.).—Urgente.

Los agricultores han celebrado un nuevo meeting con asistencia de 600, acordando continuar la huelga, protestar de la conducta de la prensa local y elevar una instancia al Ministro de la Gobernación en la que se dice que los patronos y obreros de los pueblos que han llegado á un arreglo no reanudarán sus trabajos hasta que se arregle la cuestión de Jerez.

El desastre de Somalilandia.
Paris 28.

Nuevos despachos recibidos en Londres parecen confirmar el desastre de los ingleses en Somalilandia, pues dicen que las tropas lograron rescatar la mayoría de los cuarenta cadáveres de oficiales.

Santos Dumont.
Paris 28.

El Sr. Santos Dumont se propone asistir en su globo á la revista del 19 de Julio; para Septiembre hará una ascensión en globo ómnibus, embarcándose después para San Luis, donde tomará parte en el concurso de dirigibles.

Disturbios en Dunkerque.
Dunkerque 28.

Han ocurrido algunos disturbios á la salida de las funciones de iglesia verificadas hoy entre católicos y anticlericales.
Se han operado numerosas prisiones.
Las tropas mantienen el orden.

El corresponsal del «Times».
Tanger 28.

La pasada noche se ha recibido un despacho dando cuenta de haber sido puesto en libertad el corresponsal del *The Times*. No se conocen las condiciones que le han impuesto sus señores.

El alza del algodón.
Nueva York 29.

El alza de los algodones está ocasionando la clausura de numerosas fábricas de hilados.
Circular el rumor de que en Nueva Orleans se está firmando un *trust* universal del algodón.

Nuevo Ministerio.
Athenas 29.

El nuevo Ministerio griego ha quedado constituido en esta forma:
Presidencia y Negocios Extranjeros, Theotokis.
Interior, Levidis.
Instrucción, Lombardo.
Justicia, Calogero Poulo.
Marina, Stephano Poulo.
Guerra, Grivas.
Hacienda, Simo Poulo.

CUENTO

EL MENSAJE CANINO

(CON NOTAS)

Se acusa á los perros (*canis familiaris L.*) de que no es decorosa la manera que tienen de reconocerse, apelando al olfato, más que á la vista, para entablar relaciones de amistad.

Acusación calumniosa. Cierto es que tan interesantes animalitos tienen, en la apariencia, la mala costumbre de humear á sus prójimos de un modo asaz, incorrecto; pero las apariencias engañan.

Sabemos ya á qué aten rnos respecto á tan importante asunto, gracias á los improbos trabajos de un egipciólogo que empleó lo mejor de su vida en descifrar un largo jeroglífico hallado en la cripta de una de las famosas pirámides.

Habría quien crea, sufriendo un error lamentabilísimo, que es baladí ó inútil la labor de esos sabios minuciosos y pacienzudos que se extasían ante los caracteres: eunefiores de un ladrillo caldeado, ó se despegaban examinando un *papyrus* asirio. Pues, ¿y la erudición que derrochan, aunque sólo sea para decirnos qué forma tenía el escudo con que Aristóteles atacó á los espartanos en la llanura de Steniciara? (680 años antes de J. C.) O queremos, ó no queremos ilustrarnos.

El aludido egipciólogo, verdad es, fué víctima de un fracaso: creía haber hallado un documento que arrojaría luz sobre el suicidio de Sesostris el conquistador, maravillado (según declaró en extensos artículos que publicaron varias revistas alemanas é inglesas) de que tales datos existieran en las pirámides, construidas por Cheops, muy posterior á Sesostris; y en vez de esos preciosos datos halló la leyenda perruna objeto de este importante estudio.

Farejillo.

47 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA,"

UN ODIO Á BORDO

POR
M. G. DE LA LANDELLE

ninguna de las picantes aventuras que Fargeolles refería con tanta gracia?

Julio sólo era un hombre sin gusto. Más á despecho de sí misma, la señora de la Riziere le concedía una estimación secreta, tal vez la madre amaba precisamente en él aquella falta de galantería que la mujer de sociedad le reprochaba.

Fargeolles había penetrado fácilmente la opinión de la criolla acerca de Julio, y no perdía ninguna ocasión de ponerle en ridículo y aún de convertirlo en objeto de desden.

Aquella misma noche hubo una oportunidad: una diestra transición le llevó á referir los antecedentes de Julio y sus antiguas relaciones con él.

Antonina no escuchaba; recostada contra la amura, pensaba que la existencia de á bordo es igual á la del convento; idéntica vida común, idénticas rivalidades, idénticas pasiones revelándose por medio de iguales miserias.

Veinte veces había oído á Fargeolles

mojarse de Julio, sin dignarse contestarle una sola vez. Al levantar la cabeza reconoció á algunos pasos de ella al joven alferez de navío, inmóvil y mudo como una estatua. Hizole una señal, él lo adivinó más bien que lo vió, y fué á sentarse á su lado.

—¡Gracias á Dios! ¡exclamó, que al fin es dado hablarlos!

—¿Por qué os requejáis de una circunstancia que parecéis mirar con indiferencia?

—¡Oh! señorita, podéis creer...

—Hace quince días que apenas se os ve, diríase que huís de nosotros.

—¡Huir! ¡jeuando mi sola felicidad consiste en verlos! exclamó el alferez.

—Entonces ¿por qué no nos ofrecéis el brazo para pasear por las noches como lo haciais antes?

—Porque otro más feliz se me anticipa y está colocado en la mesa entre vos y vuestra madre, que acepta sus ofertas para subir á cubierta. Sin duda le ha juzgado más digno que yo de merecer ese honor, y como vos no podéis separaros de vuestra madre...

—Es verdad, dijo Antonina; ¿pero significa esto que debáis olvidarnos?...

—¿Por qué razón?

—Permitidme callar sobre este punto; el honor lo exige. Básteme hacerlos observar que Mr. Fargeolles y yo no nos hablamos nunca.

—¿Luego es enemigo vuestro?

Julio, embarazado por una pregunta tan categórica, calló un instante. Su nombre, pronunciado á sus inmediaciones, llegó á su oído y oyó distintamente la frase siguiente:

—Por lo demás, señora, Mr. Renaud tiene excelentes cualidades, que convendrían más á un filántropo que á un oficial de marina.

Era la noche tan oscura, que ni la señora de la Riziere, ni su interlocutor habrían visto á Julio sentarse al lado de Antonina. El alferez aterrado, olvidó la pregunta de la joven; ésta no osaba respirar; su corazón latía con espanto, presintiendo una catástrofe.

—En verdad que me llenáis de sorpresa, caballero Fargeolles; aunque tal vez exageráis, replicó la vieja coqueta.

—Es cierto que no le falta un cierto aire marcial que le cae tan de molde como su nombre de paladín. Renaud... ¿esto es sonoro, no es cierto? ¡Su nombre sería completo si fuese César! Julio César Renaud sería un nombre admirable... para un hombre que ha andado mil ochocientas leguas por evitar un desafío.

—¿Cómo! ¿un oficial! ¡Imposible!

—Era conmigo, señora, hallándonos embarcados en la *Victoriouse*, en el Brasil. Hemos navegado ya juntos en muchas ocasiones. Tengo el placer de encontrarle en todas partes, desde el navío-escuela donde nos conocimos y en el cual gozaba

la reputación más esencialmente de *Soplón*.

—¡Quién lo habría creído! ¿Pero sabéis que á pesar de sus ridiculeces le estimaba yo?

—Sentiría mucho, señora, perderle en vuestra opinión; palabra de honor: y callaría si no creyese que se atreve á aspirar al amor de vuestra hija.

—¡Nada se oculta á los ojos de una madre! replicó la señora de la Riziere complacientemente. ¿Pero esa historia de la *Victoriouse*? añadió con curiosidad.

—Es asunto de dos palabras: ese señorito me exaltó la bilis con algunas frases imprudentes; juzgó útil amonestarle verbalmente en presencia de todo el estado mayor y se incomodó; yo quedé sorprendido... En una palabra, se convino de la mañana siguiente bajáramos á tierra (era en Rio-Janeiro); los testigos estaban nombrados, designados el sitio y la hora; pero en el momento de abandonar el buque, nuestro comandante, oficiosamente advertido de todo (ya adivináis el cómo), embarcó al valeroso campeón en otra embarcación que regresaba á Francia, haciéndose á la vela en aquel momento. Mas tarde he sabido que aquella comedia fué preparada anticipadamente y que, bajo no sé qué pretexto, había solicitado su desembarco. ¿Comprendéis ahora la reserva de su conducta para conmigo?

—¿Cielos! ¿qué tenéis? pregunto Antonina á Julio.

—Me, ahogo, murmuraba el alferez.

—¡Called, por favor! Yo no creo una sola palabra de todas esas mentiras.

—Gracias, señorita; pero tendríais el derecho de creerlas si yo sufriera este último ultraje.

Antonina bajó la cabeza suspirando.

Al principio de esta obra hemos pintado á Emilio Fargeolles y á Julio Renaud, como igualmente incapaces de odio, por causas diametralmente opuestas; pero al mismo tiempo pintamos á Julio como un joven de corazón y cuya virtud dominante no era la paciencia.

A pesar de la poderosa influencia de la hermana Aglaé, su cólera estalló mucho tiempo antes del arribo á la isla de Borbón.

Sonaban en aquel momento las ocho de la noche, á cuya hora debía encargarse Julio de la guardia. Por lo tanto, se levantó, presentándose de repente á Fargeolles, y con voz desigual pronunció la fórmula de costumbre:

—Tengo el honor de estar á vuestras órdenes.

—Calma chicha, contestó Emilio, el velámen según el tiempo, al mismo rumbo y las mismas prevenciones que ayer: á las siete y media nadie faltó á la lista.

—Está bien; pero no es eso todo, contestó Julio; tened la bondad de seguirme á cuatro pasos de aquí.

—¿Para asuntos del servicio?

—¡No señor!

Entrar por reyes y salir por perros es un pernacé; pero no lo sintamos, pues la historia del perro es casi tan antigua como la del hombre...

Pero de tiempos mucho más remotos arranca la historia del mensaje canino, según el autor del geroglífico citado. Parece ser que los antiguos egipcios creían en la existencia de un Dios supremo, sin forma, y que consideraban á los otros dioses, Isis, Osiris, Horus, Anubis, Apis, Athyr, etcétera, como alegorías de la Naturaleza (2).

Comienza, pues, el geroglífico diciendo que cuando Dios creó á todos los animales, otorgó astucia á la zorra, gentileza al gallo, nobleza al caballo y al elefante, finura de oído al jumento (lo dice Covarrubias en su Tes. de la Leng. Castell.), mansedumbre al borrego, valor al león, etc., y favoreció al perro con todas estas cualidades, amen de una buena dosis de inteligencia.

Viéndose los perros tan bien dotados, discurrieron que solo les faltaba hablar, para ponerse casi al nivel del hombre. Congregáronse al efecto, y entre ladridos, gruñidos y ahullidos, con esa elocuencia canina de que habla Quintiliano (canina eloquentia), acordaron enviar un respetuoso y humilde mensaje al Creador, en solicitud de que les concediese el don de la palabra, ese don de que ¡ay! tanto abusan las señorías de las Cámaras constitucionales.

Y no debe maravillarnos el que los perros tomasen determinación de tanta trascendencia, porque animales de menos talla intelectual, han adoptado acuerdos muy graves.

Bajo su palabra, dice Flammarión (véase Dios en la Naturaleza), que en la aldea de Weddendorf, cerca de Magdeburgo, se reunieron un día varias cigüeñas para juzgar á una de ellas, que resultó adúltera; su marido y las demás cigüeñas la mataron á picotazos.

Escrito el mensaje y antes de nombrar el embajador, deliberó la asamblea acerca de este delicado asunto: ¿En qué parte de su cuerpo llevaría el mensajero el papelito, convenientemente arrollado? En la boca no, porque la necesitaba para respirar con amplitud, llevándola abierta en la precipitada carrera; tampoco en una oreja, porque se caería...; por fin se decidió que llevara el documento en lugar reservado y seguro, en las cercanías del sitio de donde arranca el gentil apéndice llamado cola.

Peligrosa era la misión; mas los perros han sido siempre gente muy atrevida, como que en tiempos del politeísmo hubo quienes sacrificaban perros al dios Marte «á causa de la audacia de estos animales» (3).

Partió el mensajero, cuya raza ó variedad hoy se ignora; pudo ser un canis molossus, un c. grajus, un c. lamiarus, un c. ficalor, Linn.; ó un c. cursorius, Gmel; un c. terre nove, Blum, etc.; hay autores respetables y de gran autoridad que suponen sería un grajus (galgo), pero lo cierto es que al cabo de tantos siglos se perdieron las actas, y los mismos perros ignoran en el presente momento histórico á qué casta pertenecía el portador.

En vano aguardaron su regreso, como aguardan los judíos la venida de su Mesías; pero á través de infinidad de generaciones perrunas, aún se mantiene entre ellos viva la esperanza de que algún día vuelva el mensajero con la contestación.

Así, pues, cuando observéis ¡oh, lectores! que se entrega al sport olfatorio alguno de esos amables amigos del hombre, no lo juzguéis como un acto incorseto; cumple una consigna transmitida de padres á hijos; es que va á enterarse de si aquel á quien reconoce con tanto interés trae la ansiada respuesta al mensaje.

Ahora corresponde al paciente lector formar juicio de comparación entre la hilaza de este cuentecillo vulgar, empedrado de empalagosas citas y desplantes de erudición á la violeta, y la que brilla en algunos trabajos de no mayor importancia, con que desfogan su pléthora de antes, espigados en ajeno campo, algunos publicistas pseudo-científicos.

Ramiro Blanco.

El Arsenal de la Carraca.

(POR TELÉGRAFO) Manifestación de protesta.—Conducta sensata.—La actitud del Comercio. San Fernando 28.

En reunión celebrada hoy por la Junta de defensa, se ha acordado celebrar mañana una manifestación de protesta contra el cierre del Arsenal. En dicho acto, que resultará imponente, tomarán parte los obreros, numerosas representaciones de todas las clases sociales de San Fernando y de otros pueblos de la provincia.

Los manifestantes marcharán á Cádiz con objeto de protestar ante el Gobernador civil del atropello de que es víctima San Fernando, abandonado de toda protección.

Ayer se recorrieron las calles unas 4.000 personas próximamente, invitando á cerrar los establecimientos y á colgar las fachadas de negro, sin que á pesar de la grande excitación que aquí existe, se promoviera el más ligero desorden.

El Alcalde marchó hoy á Cádiz para reiterar al Gobierno la dimisión del Ayuntamiento. Los representantes de la industria y del comercio se reunirán de un momento á otro para acordar la conducta que deben seguir.

Buscando una solución. El Sr. Silveira recibió á las doce y media de ayer tarde, en su despacho oficial, á la Comisión de representantes en Cortes por la provincia de Cádiz.

Estos fueron á hablarle acerca del conflicto de la Carraca, exponiéndole los graves caracteres que el mismo presenta, y la conveniencia de que el Arsenal no se cierre.

Momentos después la Comisión visitaba al Ministro de Marina, ante quien hicieron los señores que la formaban las mismas manifestaciones que habían expuesto al Sr. Silveira.

ASOCIACIÓN DE LA PRENSA

LA CORRIDA DEL JUEVES

Ayer se puso el cartel de la corrida de toros extraordinaria que se celebrará el jueves próximo á beneficio de la Asociación de la Prensa.

Los toros, cuatro de Veragua y cuatro de la viuda de Concha Sierra, estarán expuestos al público en los corrales de la Plaza pasado mañana miércoles.

INFORMACION POLÍTICA

Los sucesos de Salamanca.

El diputado de la mayoría conde de Torre-Vélez, ha pedido al Ministro de la Gobernación antecedentes sobre los sucesos de Salamanca, con objeto de intervenir en el debate anunciado por el Sr. Muro.

La intervención del conde de Torre-Vélez se limitará á defender al exgobernador civil de aquella provincia, Sr. Velasco, si fuera atacado en el curso de la discusión.

Ha pedido también el diputado conservador al Sr. Maura que impida que los gobernadores interinos hagan suspensiones de Ayuntamientos, así como para que vigile y procure que las denuncias que se formulen contra éstos sean tramitadas sin preferencias de ninguna clase.

La Capitanía general de Canarias.

La Junta de defensa de Tenerife, en la que tienen representación todos los partidos de aquella capital, ha dirigido un extenso telegrama al Sr. Labra, pidiéndole que influya en favor de la conservación de la Capitanía general por motivos políticos, tanto como militares.

El Sr. Labra ha contestado telegráficamente aconsejando calma y prudencia, al propio tiempo que se ha ofrecido á los senadores y diputados de Tenerife, para secundar activamente sus gestiones dentro fuera del Parlamento.

Despacho con S. M.

Esta mañana, por ser día festivo, sólo despachó con S. M. el Jefe del Gobierno. El Sr. Silveira se limitó á comunicar al Rey un telegrama oficial recibido en el Ministerio de la Gobernación, participando que continúan los trabajos para la extracción de las víctimas del descarrilamiento de Cenicero y se dan los nombres de algunos de los que han resultado muertos, cuyos nombres ya eran conocidos por los telegramas particulares.

Consejo de Ministros.

Poco antes de las tres de la tarde se han reunido los Ministros en la Presidencia para celebrar Consejo.

Dedicárase éste principalmente á tratar el accidente ferroviario ocurrido el sábado, y al estudio del conflicto que hay planteado en San Fernando con motivo del cierre del Arsenal.

También acordará el Gobierno la conducta que debe observar en los debates parlamentarios que se anuncian.

Las sesiones de mañana.

No hay duda que la sesión que mañana se celebrará en el Congreso, será en extremo interesante, y de los que llevan público á las tribunas.

Tratará probablemente de la catástrofe ferroviaria ocurrida cerca de Cenicero, de la proposición incidental sobre los asuntos de Valencia, y luego, en la discusión del Mensaje, recitará el conde de Romanones y hablará el Sr. Alvarez (D. Melquíades) acerca de la enseñanza.

En el Senado hablará el Sr. Danvila en contra del proyecto de reforma de la Administración local.

EL REGRESO DEL REY

Ayer mañana, á las ocho y diez minutos, regresó á Madrid S. M. el Rey.

Antes de la hora indicada formaron á lo largo del andén de la estación del Mediodía un zaganeta y una compañía de infantería con bandera y música para hacer los honores á S. M.

El Rey expresó á las personas que le saludaron en la estación, que viene muy satisfecho de su viaje.

El Presidente del Consejo despachó ayer con S. M. el Rey, al cual dió cuenta de la catástrofe ferroviaria de Logroño. El Monarca ordenó que su ayudante Sr. Ripollés saliera por la noche acompañando al Director de Obras públicas y conduciendo socorros para las familias de las víctimas.

El Rey manifestó al Sr. Silveira lo mucho que le habían gustado las maniobras de la Escuela francesa.

El Jefe del Gobierno, por su parte, se muestra muy satisfecho de las manifestaciones de cariño que el Rey ha recibido durante su estancia en Cartagena, así como el entusiasta recibimiento que se le tributó en Murcia.

EL GOBERNADOR Y "EL CENSOR"

Ha sido denunciado el valiente semanario El Censor.

El hecho nada tiene de particular, sin las circunstancias extraordinarias en que se ha realizado, pues según nuestras noticias, el gobernador ha tenido durante toda la madrugada pasada, verdaderamente sitiada por agentes de policía, la redacción de nuestro colega, para copiar el número, si salía á la calle antes de que llegara la denuncia del Juzgado.

Esta persecución de los periódicos antes de publicarse y sin estar denunciados, es verdaderamente arbitraria é intolerable, mientras se hallen en vigor las libertades constitucionales.

¿Qué quedaría entonces para cuando se declarase el estado de guerra?

El bloqueo durante la mañana se extendió á la imprenta de El País, donde según las noticias policíacas, estaban escondidas las ediciones de El Censor.

La persecución gubernativa ha resultado contraproducente, porque el popular semanario ha sido leído con avidez por el público.

Mañana, en la sesión que celebre el Congreso, un diputado de la minoría republicana hará una pregunta al Gobierno sobre este asunto.

DETENCIÓN DE UN ANARQUISTA

El anarquista Parmegiani ha sido detenido anoche en París en el hotel que habitaba, calle de Londres.

No ha hecho ninguna resistencia y se le han encontrado 1.800 francos en billetes y oro inglés. También ha sido detenida su querida.

Parmegiani declara que no es ya anarquista, sino tratante en antigüedades.

CURIOSIDADES

El Rey de Dinamarca. En Dinamarca se cuentan muchas anécdotas del Rey Cristián, que pintan la bondad de su carácter.

No es de las menos chistosas la siguiente: Una tarde paseábase el Rey solo en un bosque inmediato al castillo en que á la sazón tenía su residencia, cuando vio á un chicleto que, empujándose sobre las puntas de sus pies, hacía esfuerzos desesperados para alcanzar la capicilla á fin de hacer venir al portero, espasmos, y gozar desde lejos de la confusión del pobre hombre cuando se encontrara chasqueado no viendo á nadie en la puerta.

Al Rey le hacen gracia los apuros del travieso muchacho y se acerca á él, que no lo conoce, y le ve llegar sin desconfianza al ver que le sonríe pícaramente.

—Yo llamaré—le dice. Y el Rey, llama, en efecto. —Ahora, buen hombre, hay que correr mucho, no nos coja el portero. Y el chicleto se aleja dando saltos, mientras el Rey se retira riéndose; se oculta, y el portero sale con un palo en la mano, dispuesto á dar su merecido al burlón que le hace venir á la puerta sin necesidad.

¿Decae Inglaterra? Eso quisieran sus enemigos, que son en número tan grande como su poder.

Pero léanse estas cifras, y se verá que los enemigos de la pérdida Albión han de esperar sentados.

Inglaterra tenía en 1831 24 millones de habitantes; en 1901 se contaron 41 y medio. ¡Que es subir!

ta con un progreso considerable sobre las demás lenguas, pues lo hablan hoy 120.000.000 de individuos, casi la cuarta parte del mundo civilizado.

Si guen el alemán y el ruso, hablados por 75.000.000 de personas.

El francés, si bien ha progresado mucho, no ocupa más que el cuarto rango, con un total de 52.000.000; sigue el español, con 43.000.000, y el italiano con 30.000.000.

Por último, el portugués cierra la lista con la cifra de 13.000.000.

SE CONSUMO LA INFAMIA

Como temíamos, el golpe fatal que no por ser esperado era menos temido, ha llegado hoy á realizarse, causando con semejante determinación la ruina de San Fernando, mejor dicho, de la región gaditana.

Satisfecho puede quedar el Sr. Ministro de Marina y satisfechos pueden también estar los enemigos del Arsenal de la Carraca.

La pluma se escapa de las manos y no acertamos á expresar nuestras ideas para juzgar el acto realizado, el más trascendental é infame que puede llevarse á cabo.

Cuando por consecuencia de tal disposición el hambre y la miseria invada el hogar de centenares de familias; cuando millares de inocentes criaturas lloren pidiendo pan, las lágrimas y las maldiciones, hijas de la desesperación, caerán indudablemente sobre la conciencia de los causantes de hecho tan horrible como inhumano.

Para llegar á este estado de cosas, se nos ha hecho sufrir un calvario; se nos ha engañado despiadadamente haciéndonos concebir esperanzas y prometiéndonos hechos, que sin duda, jamás pensamos cumplir.

¿Qué hacer en tal situación? ¿A dónde dirigir nuestras miradas? Contesten los optimistas, los que en todo lugar y á cada momento aseguraban que era increíble que el Gobierno fuera tan loco é insensato, que provocara un conflicto.

Vereamos qué hacen los que afirmaban que ante la realidad y consumación de los hechos, sabrían cumplir con su deber como buenos hijos de San Fernando, no sancionando con sus palabras ni con sus actos atropello tan ineficaz.

Ante la opinión del Sr. Sánchez de Toca, ó de su ayudante de guardia, de no remitir créditos para continuar las obras en este Arsenal, fundado en que las autoridades de Marina no le daban la aplicación para que se destinaban, se nos ocurre preguntar al Sr. Ministro de Marina.

¿Cree V. E., señor Ministro, que por tal argumentación debe quitársele el pan á centenares de honrados y laboriosos obreros y sumir en la miseria y en la desesperación á un pueblo noble y de brillante historia?

Al conocerse anoche que hoy serían despedidos al medio día, los operarios del segundo turno, quedando suspendidos los trabajos totalmente, se hacían muchos y muy sabrosos comentarios, que debieran haber escuchado el Sr. Sánchez Toca, su ayudante de guardia y algunas otras personalidades conocidas por su cariño á nuestro pueblo.

También se aseguraba que en la sesión extraordinaria que hoy celebraría el Ayuntamiento, presentaba éste su dimisión con carácter irrevocable, y dispuestos todos sus concejales á arrostrar las consecuencias de su noble y levantada actitud.

Igualmente se decía que el Capitán General del Departamento, que ya de antemano se aseguraba tener redactada ó presentada su renuncia del elevado cargo que ejerce, entregaría el mando si el Gobierno no contestaba satisfactoriamente concediéndole los créditos tantas veces reclamados.

Imitando, pues, al Almirante inglés Nelson, es llegada la hora de decir, que San Fernando espera que todos cumplan con su deber.

De La Correspondencia de San Fernando.

NOTICIAS

Desde el día 1.º de Julio, la entrada al Museo de Arte Moderno será desde ocho de la mañana á una de la tarde.

Ha presentado la dimisión del cargo de Secretario del Centro Gallego nuestro querido amigo y compañero en la prensa D. Baldomeiro Lois.

Es grande el número de tiradores matriculados ya para tomar parte en las pruebas preliminares para el concurso internacional de Madrid. A juzgar por tan buenos auspicios, es de presumir un gran éxito para la Sociedad española.

Tanto varios jefes de Cuerpo como algunas Sociedades análogas, se interesarán para que acudan á dichas pruebas los mejores tiradores.

barcado el embajador Mr. Cambon, al cual cumplimentaron todas las autoridades.

Desde mañana las horas del despacho en las oficinas centrales de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante serán de siete y media á trece, y las de pago en la Caja Central de ocho á once.

En los jardillos del puente de Segovia ha sido hallada ayer tarde una mujer tendida en el suelo y sin presentar, al parecer, síntomas de vida.

Conducida á la Casa de Socorro, se vió que había sido solamente víctima de desfallecimiento originado por el hambre.

La infeliz se llama Hermenegilda Martínez. El Juzgado del distrito del Congreso ha dictado una providencia disponiendo se requiera á la Empresa de la Plaza de Toros para que re tenga á disposición judicial la cantidad que haya de abonar al artista Diavolo como precio del espectáculo contratado.

Se ignora si el origen de este litigio está en el incumplimiento de algún compromiso, ó si, como se dice, se trata de usurpación de patente sobre el aparato que usa Diavolo.

Ha sido elegido por unanimidad individuo correspondiente de la Real Academia Española D. Leonard Williams, escritor inglés, autor de varios libros referentes á España.

Aguas de Colonia.—Lashay baratas, pero malísimas, una mala disolución de esencias ordinarias en alcohol industrial, impropias para la higiene é indignas de ningún tocador elegante. Las hay buenas (algunas extrajeras), pero carísimas. Armonizar la superioridad con la economía en artículo de tanto consumo estaba reservado al Agua de Colonia de Orive, el mejor y más barato del mundo, fabricada con el mejor alcohol vínico y las flores y bálsamos orientales. Por tales requisitos es premiada en el IX Congreso de Higiene. Premiada en la Exposición Farmacéutica. Gran medalla de oro en París. Frasco, de 3 á 26 reales, farmacias y perfumerías; por 4 litros, incluidos envases, hasta 4 pesetas, dirigiéndose á Bilbao remesando su importe.

Reuma. Único antirreumático que no frasca; único que jamás falló á la 1.ª fricción, el Bálsamo antirreumático de Orive, 2 pias. frasco, farmacias.

Anteojos roca precisión. Únicos 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. Dubose, 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.

DIARIO DE LA MARINA

Table with subscription rates for Madrid and other locations.

ANUNCIOS

Table with advertising rates for various services.

PUNTOS DE VENTA

Almería.—Paseo del Príncipe, kiosco. Barcelona.—S. Solá, Rambla del Centro, 3. Cartagena.—Vinda de Alcazar, Puertas de Murcia.

Ferrol.—Luis de la Fuente. Madrid.—Puerta del Sol, 11 y 12, puesto del café Oriental; y 14, puesto de la carrocera. Vigo.—Puerta del Sol, 5, kiosco.

Idem.—Kiosco frente á la Capitanía General de Marina. Cádiz.—Vinda de Gallardo, Duque de Tetuán, núm. 9.

Espectáculos para mañana.

Parish.—A las 9 de la noche.—(12.ª Soirée Fashionable, última de abono).—El domador Emmanuel con su grupo de panteras y leones amestrados, la troupe de once Arabes Achmen, Ilaasin y toda la Compañía Internacional que dirige Mr. William Parish.

Apolo.—A las 9 y 1/2.—El puñao de rosas.—A las 10 y 1/4.—El terrible Pérez.—A las 12.—La chavala.

Eldorado.—A las 9.—El General.—A las 10. El barquillero.—A las 11.—Doloretas.—A las 12. El General.

Lirico.—A las 8 y 1/4.—El olivar.—A las 9 y 1/4.—La boda.—A las 10 y 1/4.—El barbero de Sevilla.—A las 11 y 1/4.—Copito de nieve. Recreo Salamanca (Serrano, 27).—Sesiones cinematográficas de primer orden, desde cinco á doce de la noche; de siete á ocho Vaticanas, éxitos, Loubet en Argelia y la actual guerra en Marruecos.

Salón de actualidades.—El Cake Walk Las Criollas.—La fiesta Andaluza.—Bellísimas completistas y bailarinas españolas y extranjeras.

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



Gran Sastrería DE CÓRDOBA ANTIGUO OFICIAL DE LA CASA DE CIMARRA Y OROSÉN ROMANONES, 3 y 5, 1.ª DERECHA Esta casa confecciona toda clase de trajes para señora y caballero, y, en especialidad, uniformes de la Armada. Los encargos se hacen con arreglo á los últimos figurines de Viena y Londres. Gran economía en los precios. Visitar esta casa y os convenceréis de la verdad. FACILIDADES PARA EL PAGO ROMANONES, 3 Y 5, 1.ª DERECHA

(1) Consultese la obra de E. Desor, Los Palafios ó construcciones lacustres del lago de Neuchâtel; y también el Rivela-Sancti, translated and explained by F. Max Müller. (2) Para más informaciones véase á Herodoto. (3) Véase á Sil. Greg. Gyraldo, De lite gentium.

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HACER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

CASA DE CONFIANZA, FUNDADA EN 1870. LA MAS ANTIGUA EN ESTE NEGOCIO

Agujas, algodones, piezas, composturas.

MADRID, Carmen, 29, entresuelo.

BARCELONA, Carmen, 34.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

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

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

RECARTE HIJO

ALMACENISTA

Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15 MADRID

Casa fundada en 1836.

PRECIO FIJO. - TELÉFONO 1.202.



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

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MISIONES

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 Stockholm (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmeals y Eynstord.

Postales

La Comisión Ejecutiva de la Junta

DE

Fomento Naval

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

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

Los pedidos a la Administración de este periódico.

A LA BELLE FERMIERE

CASA G. OLIVERA

(Hijo mayor).

25, Quai Pont-Mayou.-Bayona.

Fábrica de cortes y tejidos modernos. Impermeables superiores a 29, 39, 49 y 59 francos. Garantizados de impermeabilidad y tinte.



El Escudo de Barcelona

GRAN BAZAR DE

ROPAS HECHAS

Casa fundada en 1860.

21 y 23, Preciados 21 y 23.

Completo surtido en ropas hechas para caballeros y niños a precios tan económicos como expresa la nota de precios siguientes:

Pantalones lanilla novedad desde 8 pesetas
dril > 6 >
Americanas color > 4,50 >
alpaca negra > 7 >
Trajes lanilla novedad > 20 >
Parqués esmeralda confección > 30 >

21 y 23, Preciados, 21 y 23.

SERVICIOS

DE LA

COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MEJICO.—Servicio del Norte: Servicio mensual a Veracruz, saliendo de Bilbao el 16, de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEJICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 18 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina para el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Caripana Trinidad y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

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

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

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

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

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

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

PAPELERIA

Objetos de escritorio

de

Eugenio Alonso.

22, CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 22.

ARTÍCULOS PARA OFICINAS

PASTILLAS BONALD

CLORO BORO-SÓDICAS CON COCAINA

Su eficacia está reconocida y comprobada por los señores médicos para combatir las enfermedades de la BOCA y de la GARGANTA.

Tos, resaca, dolor, inflamaciones, picor, aftas, anginas, ulceraciones, sequedad, granulaciones, afecciones producidas por causas perniciosa, fétidas del aliento, placas mucosas, fenómenos bucales de la dentición, salivación hidrágica, efectos nocivos de la nicotina, catarros laringofaríngeos, afectos nerviosos del estómago, vómitos, etc., etc.

TENEMOS PREPARADAS

Pastillas Cloro-Boro-Sódicas.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina y mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con cocaína y mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con policarpina.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina, cocaína y mentol.
Pastillas de cocaína y mentol.
Pastillas de cocaína, codeína y mentol.
Pastillas de frutos pectorales con codeína, para los casos en que los señores médicos las consideren indicadas.
Las Pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron de su clase en España y en el extranjero.
Se venden en todas las farmacias y en la del autor,

NUÑEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) MADRID

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

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

El Anaglypta

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

La fuerza motriz más económica.
Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.
Motores "BENZ" a gas común, a gasolina y a alcohol.
Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GAN'S, Papeles, Madrid.

Consumo por caballo-hora:
1 a 3 centimos.

¿Quién vende en Madrid los trajes más baratos para niños?

"EL INFANTE"

26, PRECIADOS, 26

Que presenta 20.000 preciosos

En dril desde 1.50 pesetas; lana de 5 a 40; estambre y jergas de 10 a 50; para pollito de 15 a 60 pesetas.

Preciosos piqué, alpacas, franelas y cuanto el buen gusto desee para vestir niños con elegancia, economía y prontitud en los encargos.

YA LO SABEIS: PARA NIÑOS

"EL INFANTE"

26, PRECIADOS, 26.

LA MUJER EN SU CASA
REVISTA MENSUAL DE LABORES

30 páginas de texto con numerosas grabadas de labores, medias, 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 terminárselas.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

1.ª edición.—12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.

2.ª edición.—12 números (con 3 labores): Un año, 16 pesetas.

3.ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 24 pesetas.

4.ª edición.—12 números (con 12 labores): Un año, 34 pesetas.

BOLETIN DE SUSCRIPCIÓN
Sra. Bailly-Baillière e Hijos, Editores.
Pl. de Santa Ana, 19, Madrid.

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

Nombre

Señas

ACCIONES NAVALES
MODERNAS
(1855-1900)

COMPENDIO HISTÓRICO CON 18 PLANOS POR

JAVIER DE SALAS
Teniente de navío.

PRECIO: 10 pesetas.

Los pedidos a la Administración de este periódico.

TÓ NICO GENITALES
DEL DR. MORALES

Célebres píldoras para la segura curación de la debilidad, espermatocoria, impotencia, matorrea y esterilidad.

Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el asombro de los enfermos que las usan. Venta en las principales boticas a 30 reales caja, y por correo.

Doctor MORALES, especialista.
Carretas, 39.—MADRID

ELECTRICIDAD

Fonógrafos y ZONOFONOS

UREÑA
Barquillo, 14 y Saucó, 1. Madrid

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

No comprar sin pedir precios a

UREÑA
SE HACEN INSTALACIONES
Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

Dr. Morales 35 años especialista en estériles, venéreo, esterilidad e impotencia. Carretas, 39, principal, Madrid.