

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.866.

Redacción y Administración,

Madrid 18 de Diciembre de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Das ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

EL UNICO MEDIO

MARINA MERCANTE

Chalanas de alta mar.

Se acerca el momento de la discusión del presupuesto de Marina en el Congreso, que ya por resolución del Gobierno anterior se había dejado para aprobarse el último, en previsión de que la batalla fuese reñida, por lo mismo que la discrepancia entre los elementos de la mayoría se había determinado principalmente en la forma de resolver el problema naval de España.

Aunque el Ministro de Marina por requerimientos de las actuales circunstancias se hará cargo del presupuesto de Marina tal como lo ha presentado su antecesor Sr. Cobian, á quien es sabido anexionado en su confección, se espera que haga importantes declaraciones acerca del pensamiento del Gobierno para la reconstrucción de la Escuadra y preparación de los puertos militares en armonía con el proyecto del Sr. Sánchez de Toca, que fué la causa de la ruptura entre conservadores y mauristas.

Estas declaraciones se discutirán, según se anuncia, aún más que el presupuesto mismo y acaso sirvan para hacer patente la división de la mayoría, pues los elementos villaverdistas las combatirán con rudezas en cuanto se refiere al procedimiento económico que para desarrollar el proyecto se trata de establecer, el cual exige de momento, una cantidad crecida de millones de pesetas que se han de obtener por medio de un empréstito.

Que la cuestión de la defensa marítima sea el punto capital de las discusiones parlamentarias y el motivo de crisis de Gobiernos, revela que es un asunto árido y que se reconoce como de gran transcendencia para la vida del país; toda vez que nadie ni dentro de las Cortes ni fuera de ellas niega la necesidad apremiante en que nos hallamos de reconstituirla, por exigirlo así la seguridad de la Patria. Las diferencias de criterio en el modo de solucionar este problema, estriban en la forma en que se han de allegar los recursos necesarios y en la que se han de contratar las construcciones, á fin de garantizar el éxito de éstas y evitar en lo posible la inversión de caudales en el extranjero, que tanto debilita á la riqueza nacional y cuando tanto nos interesa dar vida en nuestro propio suelo á las industrias marítimas y militares.

Si la pasión política no envenenara esta cuestión y no se hiciera de amor propio, seguramente que podría llegarse á un término de avenencia, no sólo entre los elementos conservadores, sino entre todos los de los diversos matices políticos que constituyen el Parlamento, de modo que se estableciera para la solución de este problema un criterio fijo, permanente y nacional que es el único medio seguro de resolverlo con utilidad para la Patria; pero mucho dudamos que así ocurra y tenga que sufrir un nuevo aplazamiento la reconstitución de los servicios navales, que cada vez se hará más difícil con la demolición que implica esa tardanza para lo existente, que constituye el cimiento necesario de lo que se ha de levantar en porvenir más ó menos próximo.

El General Ferrándiz, como Ministro técnico y ajeno á la política, está en excelentes condiciones, si las sabe aprovechar, para llegar á una común inteligencia con todos los elementos políticos en el sentido que indicamos, no haciéndose cargo más que de la esencia técnica del proyecto, en la cual nadie le censurará que se muestre inexorable, pero transigiendo con los medios que por mayor acuerdo se convenga para realizarlo, que es, en último término, lo que al país y á la Marina importa.

Esta es la gran ventaja que tiene el General Ferrándiz para llegar á un término patriótico en la solución parlamentaria del problema naval de España, reabando para lograrlo completa libertad de acción dentro del Gobierno y desentendiéndose de tuteladas más ó menos efectivas, que la murruración política á á entender que existen en su gestión, con gran extrañeza de cuantos conocen la independencia de su carácter.

No dudamos por un momento que el actual Ministro de Marina ha de sacar partido de su ventajosa posición y si así lo hace, habrá prestado el mayor de los servicios á la regeneración de la Patria, desde el doble punto de vista de su defensa y de su prosperidad material, por el desarrollo de industrias que la reconstrucción marítima trae consigo.

Desde hace algunos años la atención del mundo marítimo está concentrada en la importancia que para el tráfico marítimo tiene el empleo de las chalanas de mar á remolque y quizá no tardando mucho las mercaderías conducidas por vapores y veleros y transbordadas hoy por barcas para el paso de los ríos, podrán expedirse directamente á su destino por medio de esta clase de embarcaciones, bastante grandes y sólidas para afrontar los riesgos de una larga navegación.

Para la del Oder, en el canal del Oder-Sprée y subir hasta Berlín han construido dos ingenieros de Copenhague una chalana de mar, características merecen citarse y son: eslora máxima 55 metros; fide entre perpendiculares 52,77; manga máxima, 7,87; puntal, 2; calado normal, 0,67; fide en plena, 1,50; desplazamiento con plena carga, 500 toneladas.

Esta chalana, construida de acero, dividida en cinco compartimientos estancos, tiene dos palos de 14 metros de altura y cuando la nave está descargada y desahogada puede pasar por debajo de puentes de altura mínima de 3,50 metros.

A juicio de los inteligentes, este es el tipo más perfecto de la chalana de alta mar y acaso el más práctico para el Báltico. Este género de navegación se ha desarrollado mucho desde la apertura del canal imperial de Kiel.

La Compañía de transportes y remolques de Hamburgo ha armado gran número de chalanas y las envía regular y directamente sirviéndose del canal, á los puertos de Dinamarca, al Sur de Suecia y del Báltico, y aun á Dantzic, Koensberg y Royal. Hacia el Oeste frecuentan los puertos del Rhin y de Holanda.

Las chalanas de Bremen aseguran los transportes en el nuevo canal Dortmund-Ems, y en cuanto á Lübeck, ha aprovechado su situación en el canal de Elbe-Trave para poner en comunicación por chalanas de mar los puertos del Báltico y el interior de Alemania.

En 1901 se inauguró un servicio quincenal regular por chalanas de mar entre Hamburgo y Wilenshaven. Según estadísticas recientes, por los canales alemanes se transportan anualmente más de 46 millones de toneladas.

En Copenhague, la Compañía de navegación á vapor ha agregado á su efectivo de vapores una flotilla de chalanas que presta excelentes servicios. Una compañía de vapores de Helsholms ha hecho también construir media docena de estas embarcaciones, de 700 toneladas, para la navegación de Finlandia.—X.

POLÍTICA

Entre bastidores

La murruración política pone en labios del Sr. Silvela la frase de que no había bastantes piedras en la calle para arrojárselas si quebrantase su propósito de retraimiento de la vida política, y en boca del Jefe del Gobierno la de que los actuales Ministros se comerán el pavo del pavo de 1906.

Ambos asertos tienen fuerza sugestiva para los respectivos corifeos que se consideran en el deber de recibir humildemente las inspiraciones de esos personajes que sobre sus robustos hombros sostienen el enorme peso de la responsabilidad ministerial, en el uno, latente, y en el otro declarada.

Pero fuera de ese círculo trazado por los dos compadres de la situación existe un país, un régimen, una política y una opinión que puede contrariar tales intentos, determinando orientación y rumbos diametralmente opuestos y distintos á los que esos señores se proponen fijar.

Quiere indicar el Sr. Silvela que deja el campo libre á su protegido, que vela por él desde su retiro, que no le estorbará ni entorpecerá en sus gallardías, y pretende demostrar al Presidente del Consejo de Ministros que teniendo guardadas las espaldas por el Sr. Silvela, nada le importa el país, la opinión, el Parlamento y aún el régimen, detentado el poder por lo menos, las veinticuatro revistas reglamentarias.

Quien en estos tiempos trate de fijar la rueda de la fortuna á sujetar el porvenir, tiene mucho adelantado para ocupar la celda de un manicomio; pero como por otra parte son los locos quienes dicen las verdades, conviene levantar acta de esas manifestaciones que revelan por lo pronto el avasallador influjo de esa doble personalidad política que trata de imponerse á todo y á todos.

Que el propósito es ese, y que es firme, de monopolizar el poder durante un largo plazo, no cabe duda, pero firme era también la torre de San Marcos de Venecia y se cayó; sólido parecía el templo de Sansón y se hundió, cogiendo debajo á todos los filisteos, y quién es capaz de negar que no pueda derrumbarse también con inusitado estrépito el día menos pensado esta situación de arrogancias improvisadas?

Para asegurar la realización de esos planes este Gobierno ha empezado ya á eliminar Alcaldes, quebrantando la ley con el sano y pio propósito de apoderarse de los Municipios, echando en el surco la semilla del caciquismo imperante, pero ¿quién garantiza que fructificará ni que antes de que brote en la tierra conservadora ese germen de ambiciones desmedidas no habrá surgido un cataclismo político que destruya la sementera?

Ya hablan misteriosamente algunos periódicos de cierto personaje madrugador que á tempranas horas penetra en los al-

cazares y allí permanece largo espacio tal vez trazando líneas y poniendo jalones para un porvenir demasiado próximo que pueda malograr esas imposiciones militantes.

¿A qué vá y quien es ese personaje? Esto es lo que también anda en todos los labios sin que de momento nadie se atreva á descender el velo del misterio, pero ¿por qué no ha de implicar tales acontecimientos que se queden los detentadores del poder á la hermosa clásica y vetusta luna de Valencia?

Hay comentarios para todos los gustos, soluciones para todos los problemas; pero sin concretar por ahora nada, porque los sucesos se están preparando en la sombra, se advierte en el ambiente político algo que es precursor de grandes y próximas sorpresas.

¿Será verdad que sobre la cabeza del ilustre balaer está suspendida la espada de Damocles y que una enguantada y fina mano está dispuesta á cortar de improviso el pelo de que está pendiente esa afilada arma?

Pronto tal vez se verá y sabrán las gentes á que á tenerse respecto á las piedras de la calle á que se refiere el Sr. Silvela y al pavo de 1906 con que se rola el señor Presidente del Consejo de Ministros.

IDEALES

LOS NACIMIENTOS

El hogar doméstico, en las familias en que abunda la gente menuda, parece estos días el laboratorio del Supremo Hacedor, porque la construcción de los nacimientos clásicos, exige trabajos de ingeniería sobrenatural que convierten á los papás demasiado complacientes en seres superiores.

Para armar el respectivo nacimiento es ante todo indispensable inutilizar una habitación de la casa, quizás la mejor, que reúna ciertas condiciones de luz y amplitud, acomodadas al efecto semiteatral que se persigue.

Hay que construir valles y verticuetos, ríos y montañas, puentes y molinos, cielos sin nubes y estrellas con rabeo, visibles en pleno día y á todas horas, todo lo cual, requiere no poca inventiva, su correspondiente materiam et tal cual mano de pintura.

Con qué ilusión siguen los chiquitines los progresos de la construcción, y cómo se identifican con la obra! Debajo de las tablas sobre que descansa el cesped, enormes trozos de leña de encina, de la que se destina á la chimenea francesa, sostienen ese mundo ideal, que á los niños les parece real y efectivo.

Los ríos se hacen con trozos de espejo roto y los puentes, más ó menos rústicos, con asas de olla partida; las rocas son de corcho como en las comedias; el cielo, de papel pintado, del que los papelistas emplean para los techos, y la estrella de rabeo, algún prisma de las arañas de cristal, desprendido de su ordinario equilibrio.

Lo más interesante de los nacimientos son los figuritas. Ya vienen estos días en los periódicos algunos anuncios indicando un gran surtido de figuras finas para los nacimientos, pero lo general es comprarlas en los puestos de la calle, que tanto abundan en esta época.

La Virgen y el Niño, montados en la clásica burra, cuarenta céntimos; las mujeres lavando, para colgar en las orillas de los ríos, quince; las de sesenta á setenta y cinco. Las casitas de corcho, los molinos de cartón y los puentes de hojalata, de setenta y cinco á ochenta.

Lo más caro suele ser el establo, con la cuna en el fondo y el Niño Dios acostado, recibiendo la adoración de los pastores, de los reyes magos y de los cuadrúpedos, todo mezclado según la tradición, el rito y la fábula.

Contemplando la cara risueña de los pequeñuelos, la imaginación de los grandes se traslada á la época feliz de su infancia. Aquello que de niños nos parecía tan magno, tan hermoso, tan extraordinario, ahora nos parece pequeño, feo y vulgar.

Pero en cambio, qué felicidad y alegría, escuchando las reflexiones y siguiendo los diálogos que los chiquitines entablan con las figuritas de barro, que á ellos les parecen vivas y efectivas! ¡Oh pequeño mundo aquel cuyas leyes han podido regir los papás y cuya existencia depende de la voluntad del jefe de la casa y de la familia!

Con los nacimientos, no gozan solamente estos días los pequeñuelos, sino hasta los grandes y si fuera posible estos días colarse por las rendijas de los puertas ó por los huecos de las cerraduras, penetrando á hurtadillas en el santuario del hogar ¡cuantas escenas íntimas y patriarcales se sorprenderían!

Acaso á un grave Magistrado, tocando el tambor para satisfacer el capricho de su heredero, ó á tal cual Senador que tiene en jaque al Gobierno, ó á un Diputado que fríe á los del banco azul con sus preguntas é interpolaciones continuas, subido en una escalera para sujetar con una puña de París la celeste esfera.

Estos días los niños son los que mandan, ellos se imponen, ellos mangonean, ellos consiguen que los grandes oradores, los grandes políticos, los que en cualquiera condición y circunstancia pónen fuera del hogar verdaderas entidades públicas, sean en el seno de la familia esclavos sumisos y dichosos de la gente menuda, cuya vida, cuya ilusión, cuya felicidad está concentrada en aquellos panoramas de relumbros, en esos decorados campestres, en esos cielos de papel, esas praderas de imitación, que forman todo el encanto de las generaciones que empiezan á vivir y á las que el destino adverso tal vez reserva la resolución de los más graves é intrincados problemas del futuro.

Abel Imart.

EXTREMO-ORIENTE

Nuevamente vuelve á decirse que no obstante los esfuerzos que de una y otra parte se hacen, ha de resultar inevitable que Rusia y el Japón vengán á las manos.

Referencias autorizadas, procedentes de personas que han residido largo tiempo en el Extremo-Oriente, expresan la convicción de que el conflicto ruso-japonés es

insoluble y, por lo tanto, que la guerra es inevitable.

Son dos potencias poderosas que persiguen un mismo fin y cuyos intereses no pueden armonizarse. Rusia pretende conservar la Manchuria y dominar en Corea; y aspira el Japón á extender su influencia por todo el continente asiático; considerando como enemigo á todo europeo que trate de poseer una pulgada cuadrada en el territorio asiático.

Así como los Estados Unidos quieren absorber todo el continente americano, el Japón, que es una potencia nueva, más joven aún que Nort América y con recursos y elementos de fuerza completamente nuevos, quiere dominar su rival en el Asia.

Como Rusia no desista de su empeño de expansión por el Oriente y todo su objetivo se encamina y dirige á ese fin no puede haber términos de avenencia y la ruptura de hostilidades entre rusos y japoneses será un hecho á plazo más ó menos corto.

Si la paz se altera en el Extremo-Oriente las consecuencias y las complicaciones que de ello se deriven no se pueden calcular. Hay tantos intereses afectados á los problemas de Oriente que se puede decir que apenas hay nación en el mundo que deje de estar enlazada con ellos.

Una conflagración general podría resultar de la ruptura de hostilidades entre el Japón y Rusia y ¿quién sabe? Acaso á quienes menos pueda perjudicar esto es, á las naciones débiles, que han salido repelidas del estado de paz armada impuesto por las grandes potencias.

Cuando los grandes riñen, los pequeños pueden recuperar algo de lo que les ha sido arrebatado á título de imposición; y ¿quién es capaz de predecir de qué lado se inclinará la balanza internacional?

FABRICA DE TRUBIA

Artillería de Costa.—Cañón Ac. de 15 cm. y 45 calibres.

La elección exclusiva de la artillería de gran potencia para la defensa de las costas obedeció á la predicción que se dio á producir efectos de gran potencia á grandes distancias en los costados de los buques acorazados, á cuya idea predominante son debidos principalmente los portentosos progresos que en un corto número de años se han realizado en la artillería á medida que los medios de resistencia en oposición fueron aumentando.

El cañón que encabeza estas líneas fué inventado por los ilustres y laboriosos capitanes de artillería Argüelles y Munaiz, cuyas pruebas oficiales y definitivas tuvieron lugar en el pasado mes de Julio del año actual ante una comisión facultativa enviada al efecto por la superioridad, holgando la expresión de sus resultados desde el momento que ha sido declarado reglamentario.

Esta boca de fuego es la que se utilizará, entre otras de diferentes calibres, para artillar los fuertes y baterías que se establecen para la defensa de los puertos, rías y costas en general; su potencia es lo suficiente para producir efectos perforantes á 6.000 metros y aun con eficacia los buques acorazados á distancia conveniente, tanto que, hechos los disparos de prueba con esta pieza por 25° de elevación, el recorrido del proyectil llegó á alcanzar 15.500 metros.

Este cañón está constituido por un tubo de acero comprimido en una determinada longitud, por un largo manguito del mismo metal, portador de los muñones, ambos forjados y templados á la temperatura de 800° centígrados, en agua cuya temperatura es de 20, y dispuestos de manera tal, que todas sus condiciones de seguridad y resistencia tangencial no ofrezca la menor duda.

El tornillo de cierre es de forma de barril, con dos sectores rosados y dos lisos alternando, comprendiendo cada uno de ellos un arco de 9°, alojado en una tuerca rosada en el mango, forjando con éste la culata del cañón. Las operaciones de abrir y cerrar el tornillo se efectúan por el movimiento continuado de una manivela de cierre, cuyo mecanismo lo desatornilla y retira de su alojamiento, haciéndolo resbalar en un collarín portacierre, de modo que en un sólo tiempo deja en descubierta la boca de carga.

El ánima está surcada por 42 rayas progresivas parabólicas y de la profundidad constante de 1 mm. y 7,23 de ancho, empezando su inclinación con una vuelta en 100 calibres y terminando en una de 25.

El peso total de esta boca de fuego es de 6.300 kilogramos; la obturación está asegurada por el cartucho metálico.

El tubo del cañón se obtiene de un prisma de acero fundido, cuyo peso es de 5.500 kilogramos, y el manguito de otro semejante que pesa 900, ambos forjados en una prensa de 3.000 toneladas, transformándose en cilindros para barrenarlos y tornearlos al calibre correspondiente, siguiendo las distinguidas y necesarias operaciones hasta su terminación.

El metal de estos elementos que constituyen la pieza es construido en Trubia, tiene las cualidades de ser muy elástico, tenaz, duro, maleable y dúctil. Estas propiedades no sufren alteración alguna por las vibraciones y variaciones de temperatura á que el metal está sometido durante la acción del fuego. Su producción y trabajo industrial no resulta á precio elevado, por esta razón sus caracteres mecánicos y bondad son comparables con los mejores hasta hoy conocidos, de cuya materia se espera un porvenir de prosperidad y grandeza para el Establecimiento.

De los datos balísticos de este cañón.—El proyectil, de 530 mm. de longitud, pesa 56 kilogramos; el diámetro de la ojiva tiene unas centésimas menos que el calibre, cuyo objeto es evitar el cabeceo del proyectil al verificar el recorrido del ánima.

La banda de cobre que está próxima al culote excede en su diámetro con una relación al fondo de las rayas. Esta banda no produce el forzamiento con una obturación completa y da lugar á la rotación del proyectil, consiguiéndose por este medio su perfecto centro; para que en el recorrido por el interior del cañón su eje coincida constantemente con el ánima, condición ésta necesaria para obtener la velocidad que se desea.

El volumen interior del cartucho donde se halla depositada la pólvora es de 18 dm³, peso de la carga, 12 kilogramos (nitrocelulosa); pre-

sión normal por carga, 2.600 kilogramos; resultado para el proyectil una velocidad de 710 metros por segundo, que á 2.000 le hace perforar una plancha de acero de 32 centímetros de espesor.

Las dimensiones principales de este cañón son las siguientes: longitud total, 6.870 milímetros; mayor diámetro exterior, 510; calibre, 150.

En vista de lo anterior expuesto, tanto por los datos balísticos del cañón como por la superior calidad del acero de que está construido, esta pieza tiene la resistencia necesaria para soportar las presiones elevadísimas á que está sometida durante el tiro, y satisfacer también á las demás condiciones que se los exigen, tales como movilidad, seguridad de los sirvientes, facilidad de conservación, facilidad y economía en su fabricación; por consiguiente, no es aventurado decir que los cañones de esta clase en Trubia construidos, pueden competir con los mejores fabricados en el extranjero, debido á los constantes desvelos y trabajos de sus autores, que seguramente verán coronados por el éxito sus esfuerzos.

Para terminar, debo dejar sentado que en la actualidad todos los diversos trabajos de esta naturaleza que se ejecutan en esta fábrica son elaborados con toda precisión, seguridad y economía, para honra de los inteligentes y laboriosos obreros que secundan las acertadas disposiciones de los maestros, jefes y oficiales, dirigidos por el ilustrado y respetable Coronel Sr. Díaz Varela, cuya justa y activa dirección garantiza el bienestar de todos sus subordinados.

R. S. M.

Historia de la Marina de guerra.

XXV (1)

Proponiéndonos ocuparnos de la nomenclatura y descripción de los buques empleados en las empresas militares de la Edad Media, es forzoso que demos comienzo por la *Nao* ó *Nave* mencionada en nuestros escritos, por ser éste el buque de más tamaño y mayor bordo de los que por entonces se venían usando, si bien en verdad que se emplean también los nombres de *hual* y de *nao* por los escritores y crónicas de la época á toda clase de buques, pero fijándonos bien en las definiciones, entendemos que la *nao* ó *nave* era bastante distinta de las demás embarcaciones y formaba un género aparte, siendo sus dimensiones las mayores conocidas en la Marina de todas las naciones, así que de esta clase de buques se servían poco en las operaciones de guerra y casi nunca de las armadas sutiles de barcos pequeños. El barco genuino para la guerra era la *galea* ó *galera* después, movidas por remos. Las *naos* por lo general se movían sólo á fuerza de velas y con el impulso del viento, y por esto solían llevar algunas tres árboles, y además una vela latina en la popa pendiente de su entena, en una vara delgada que más parecía el asta para la bandera. De la proa de cada *nao* ó *nave* salían por lo regular tres espolones, y en la proa como en la popa llevaba sus respectivos castillos. Las *galeas* ó *galeras* eran redondas, y sobre ellas no elevaba nada en los mástiles, porque no llevaba sino una entena cada uno de ellos.

D. Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, ha dejado un libro manuscrito de singular mérito, en que trata, con gran erudición y conocimiento de la arquitectura naval, de cuantos modelos de barcos se habían conocido y usado desde la antigüedad más remota hasta el año 1756 en que terminó la obra, y de ella se ha tomado la explicación de la nave cuyo modelo es muy perfecto, existiendo al fin de ella una inscripción latina; también se conoce otra copia de una nave sacada del libro de las Cántigas de la Iglesia de Compostela en el siglo XIII, cuyo original se conserva en Toledo, y una copia exacta en la Academia de la Historia.

Esta segunda nave tiene el casco más curvo que la otra y es más acomodada á la arquitectura naval de su época, no tiene más que dos mástiles el trinquete y el mayor, éste perpendicular y aquél algo inclinado hacia la proa. En ambos se nota que hay atados algunos barriles, no sólo en las extremidades, sino también en el centro, y si uno ni otro tienen las conocidas *gavias*.

La nave dibujada por el Marqués de la Victoria es de tres puentes y la de las Cántigas solamente de dos, pero estaban en uso antes de adaptarse la artillería á los buques y cuando ésta empezó á usarse.

En el año 1304 empezaron á flotar en el Mediterráneo ciertas naves menores que se llamaron *Cocas*, que eran más ligeras y seguras y resultaba más baratas, por lo que llegaron á ser muy usadas durante varios años, pero la nave gruesa que daba mejor resultado en el combate, recuperó bien pronto su importancia. El leño, que ya se conocía entre los buques sutiles, seguía en importancia y en condiciones marítimas variaba muy poco su arquitectura á la de la *nao*, sólo que era mucho más pequeña en dimensiones y practicaba indistintamente sus movimientos con las velas y con los remos, según las condiciones del viento y circunstancias de la navegación. Los hubo de dos y hasta de tres mástiles, pero nunca tuvieron más de dos puentes. Hay autores que suponen el leño semejante á la *galcota*, pero no es así, porque el leño era mayor que ésta y que la *galera*.

Esta última tuvo importancia extraordinaria, pues hubo períodos en la Historia, que fueron los únicos buques que se emplearon para hacer la guerra, siendo la mayor parte de los buques de otras denominaciones, de condiciones relativas á las de las galeras.

Las *carabelas* merecen un lugar prefe-

(1) Desde el día 15 que se publicó el XXII viene equivocada la numeración de los artículos, el de ayer era el XXIV.

rente en las páginas de la historia de la Marina de guerra española, puesto que con tres de ellas tuvo lugar el descubrimiento del Nuevo Mundo, lanzándose a regiones desconocidas y efectuando la más notable de las proezas científicas, gracias al valor incomparable demostrado por los marineros de Castilla.

También hay otra clase de buques, que mencionan las crónicas de la época, que llaman las *taridas*, barcos puramente conductores, casi redondos y manejables como las galeras a remo y a vela, y ya hemos descrito el uso que de ellas hizo el Rey D. Jaime I de Aragón en la expedición y conquista de Mallorca.

Aunque en el Mediterráneo apenas encontramos mencionados otra clase de buques que los ya nombrados, está fuera de duda que en las costas de Poniente se conocieron algunas otras con denominaciones distintas, tales como las *Zubras*, cuyo barco no pasaba de 170 toneladas y hacía en las costas de Cantabria el oficio que luego hicieron los bergantines; las *charruas*, que luego se llamaron *urcas*, y sirvieron como las *taridas* de buques de carga, pues para esto tenían mucho espacio y bastante eslora. Las *carraças*, que en su origen fueron barcos incendiarios y más adelante, tuvieron igual empleo que las *charruas*, y algunos otros que por ser de menos importancia no citamos aquí y cuyos denominaciones aparecen en las crónicas.

Andando el tiempo, las construcciones fueron perfeccionándose, y a estas circunstancias, como ya digimos en otra ocasión, contribuyó el descubrimiento de la brújula, y aún más que esto, la colocación de los cañones en las baterías de los barcos de guerra. No se implantaron ambas reformas que fueron de importancia extraordinaria, sin prácticas y ensayos antes de perfeccionarse. Como digimos en los anteriores artículos, la navegación fué en sus comienzos de cobotaje, y con la luz del día, sin perder las costas de vista; y sólo los fenicios acomodaron al arte de navegar algunas nociones de Astronomía, que los caldeos les enseñaban, observando las estrellas que marcaban el Polo. En sus grandes viajes se guiaron seguramente por la estrella Polar y la Osa menor, sin conocer la brújula, que no se introdujo sino muchos siglos más tarde. Los griegos fueron sin duda los que perfeccionando el estudio de la Astronomía, fijaron la verdadera situación de la Polar, conocieron mejor la Osa mayor, observaron la ocultación periódica de Sirio, y deduciendo por señales precisas la latitud del Polo Norte, produjeron el geógrafo Hiparco, que fué el primero en situar los lugares de la Tierra por sus longitudes y latitudes, para hermanar con la Astronomía el estudio de la navegación y de los conocimientos geográficos.

La ignorancia que entonces había sobre la existencia de una parte considerable del globo, produjo un sistema defectuoso, como que para asegurarse del conocimiento más perfecto de la longitud, contándose por las partes del Ecuador, interceptadas entre dos Meridianos, se fijó la primera, a que todas las demás habían de referirse, en las islas Afortunadas, que hoy son las Canarias; mas no es menos cierto que fué éste un gran paso hacia la perfección y que su influencia fué grande en el arte de navegar.

Fuó un axioma proclamado por muchos filósofos que se aplicaban al estudio de las ciencias, el de que la tierra era esférica y habitable en toda su redondez, opinión en que, sin embargo que tenía los errores de no reconocer de las regiones polares más allá del grado 58° de latitud, otras regiones que las llamadas *hiperbóreas* ó fabulosas. La opinión de Lactancio, apoyada por la más respetable de San Agustín, obscureció todavía durante algunos siglos el conocimiento de la verdad.

Nuestros habitantes de las costas meridionales, por el frecuente trato que en su comercio tenían con las naciones de Asia, se aprovechaban de todos los nuevos conocimientos y los ponían en práctica, llevando sus naves por las costas de Etiopía, hasta el Golfo árabe y doblando el cabo meridional de África.

Los cartagineses se sirvieron siempre de los marinos de Cádiz para tripular sus barcos, y con ellos y los conocimientos de entonces aventuraron las célebres expediciones de Himilcon y Hanon, que tanto sirvieron para los descubrimientos posteriores.

En éste, como en otros célebres viajes de la antigüedad, se sirvieron los navegantes

de algunas aves que soltaban cuando se ocultaba el sol y el cielo se obscurecía, para conocer por la dirección de su vuelo, la proximidad de la tierra y el rumbo que convenía seguir para no perderse en la inmensidad de los mares.

Respecto a la medición de las distancias no se usaba en el mar otro sistema que el de *singladuras*, cuya palabra apropiaban al camino que hacía una embarcación cada veinte y cuatro horas, contadas desde un mediodía al del siguiente.

Seguiremos en otro artículo explicando los adelantos en el arte de navegar, por considerar el asunto de mucha entidad, aun cuando constituya esto una especie de paréntesis ó digresión, puesto que al historiar los sucesos, no solamente deben tenerse en cuenta las causas que las motivaron, sino todos los medios y elementos que eran necesarios en la Marina de guerra para que pudiera llevar á cabo su misión civilizadora á través de los tiempos.

Manuel Díaz y Rodríguez.
Madrid 17 de Diciembre de 1906.

TEATRO REAL

Mefistófeles.

El inmortal poema de Goethe puesto en música por el eminente maestro Arrigo Boito, fué puesto anoche en escena en este teatro, al que acudió público numeroso y distinguido desear de escuchar esta hermosa partitura, no cantada hace muchas temporadas.

La música de este maestro, hace evidente la verdad, de que hay una música que acompaña constantemente la interesante forma de todo género de concepciones ideales.

El idilio del amor, el fermento del dolor de almas errantes, los coros de ángeles y serafines, la dulce plegaria, la invocación satánica; todo ofrece un caleidoscopio acústico que forma la poesía de la música; este ós, el elemento poético encarnado en los sonidos.

En esta obra la afinidad de las dos artes es íntima, sin alicearse con elementos extraños que desnaturalizan á entrambas.

Los cuatro actos, el prólogo y el epílogo y muy particularmente estos dos últimos, son soberbias manifestaciones del genio vigoroso de tan renombrado maestro.

La ejecución obtuvo un éxito linosojero para la señora Carelli, que supo imprimir en su doble papel de Margarita y de Elena el sello de su gran talento artístico, y grandes facultades vocales, mereciendo durante toda la representación justos y merecidos aplausos y muy particularmente en el dúo y terceto de la prisión, que dijo como hace muchos años no se ha escuchado en nuestro regio coliseo.

El notabilísimo bajo y gran artista Perelló desempeñó la parte de protagonista con toda la maestría, lujo de facultades y propiedad escénica que despliega en todas las obras en que toma parte.

En el prólogo estuvo admirable y fué calurosamente aplaudido, así como con la famosa canción *Fischio* en el primer acto, en el cuarteto del segundo, y en todo el resto de la obra, siendo llamado á escena al final de todos los actos.

Es un artista de conciencia que sabe identificarse con el tremendo y terrorífico Mefistófeles.

La señorita Anna Giacomini que debutaba anoche con las partes de Marta y Pantalá, posee una voz fresca y bien timbrada, tiene bonita figura teatral, y sabe moverse en la escena.

Del tenor señor Bassi, sentimos no poder ocuparnos de él en esta obra, con el entusiasmo que lo hicimos en la *Bohème*; solamente nos permitiremos recomendarle que estudie mucho su *particella* y que cuando la domine más, no se meta en dibujos que le comprometan.

Los coros y la orquesta perfectamente bien, y el maestro Ferrari hecho un coloso.

Por bien de la empresa nos permitiremos llamar la atención de la misma, sobre el mal efecto que producen los averiados telones de nubes del prólogo.

Las gasas y telones de *Hansel und Gretel* podrían arreglarse y utilizarse para esta obra.

Jaquesán.

Centro del Ejército y de la Armada.

ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES.

Ayer jueves 17 del actual ocupó la cátedra el Comisario de Guerra D. Antonio Blázquez continuando sus lecciones sobre «La Administración militar en campaña.» Trazó ligeramente la conducción de estos servicios en Prusia pasando luego á estudiar la guerra de 1886 y sus servicios de Intendencia y concluyó citando los procedimientos de requisición empleados en Sajonia y Bohemia.

El Sr. Blázquez fué muy aplaudido.

El sábado 19 del actual de cinco y tres cuartos á seis y tres cuartos de la tarde el Comandante de Infantería D. Ricardo Donoso Cortés,

explicará sobre el tema «Evolución histórica de la Infantería Española.»

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Movimiento marítimo.

Vera Cruz 17.
Ha salido de este puerto para la Habana el vapor de la Compañía Trasatlántica Alfonso XII.

Alfonso XIII y Carlos I.
Lisboa 17 (5 t.).

Los Reyes D. Carlos y D. Alfonso, la Reina Amelia y el Príncipe Real, han cazado también durante la mañana de hoy, entrando al mediodía en Palacio para almorzar.

Regreso del Rey.
Lisboa 17 (6 45 t.).—Urgente.

El Rey D. Alfonso ha salido de Elvas para Madrid.

Nuevo Gabinete.
Atenas 17.

El Sr. Theotokis ha aceptado el encargo de formar el nuevo Gabinete.

Ministro francés.
Tanger 17.

Ha llegado el crucero francés *Linois*, con el nuevo Ministro de la Guerra, Guébbas, á quien se han tributado los honores debidos á su jerarquía.

Rusia y el Japón.
Londres 17.

La respuesta de Rusia al Japón expresa que serán necesarias negociaciones suplementarias, porque continúan sin resolver importantes cuestiones de principios.

Sin embargo, no debe concederse importancia á los informes pesimistas procedentes del Japón.

Tokio 17.

Ha sido examinada por el Consejo de los ancianos y el de ministros la respuesta dada por Rusia al Japón.

Créese que las proposiciones contenidas en la Nota rusa no son aceptables y que habrán de entablarse otras negociaciones.

Choque de tranvías.
Paris 17.—Recibido el 18.

Esta tarde han chocado en las afueras de esta capital dos tranvías eléctricos, resultando diez y nueve pasajeros heridos, siete de ellos gravemente.

Cuba y los Estados Unidos.
Washington 18.

El Presidente de los Estados Unidos, señor Roosevelt, firmó anoche el tratado de reciprocidad comercial con la república de Cuba, aprobado por las Cámaras norteamericanas.

Dicho tratado entrará en vigor el 27 del corriente.

Bombardeo.
Londres 18.

Un despacho de Aden anuncia que el crucero italiano *Galileo* bombardeó el 13 del actual los fuertes y la Mezquita de Durbe, destruyendo además las pequeñas embarcaciones de los indígenas.

Tropas japonesas á Corea.
Londres 18.

Un despacho de Kobé (Japón), que publica hoy *The Morning Post* declara que es inminente el envío á Corea de tropas japonesas.

Villaverde en París.
Paris 18.

El Sr. Fernando Villaverde, ex Presidente del Consejo de Ministros de España, llegó ayer á esta capital.

Francia y Cuba.
Paris 18.

Anoche celebró su banquete mensual la sociedad de propaganda en cuestiones económicas, á la cual asistió el Sr. Bruwart, Ministro de Francia en la Habana.

Este expuso en un discurso el deseo de los comerciantes franceses en la capital de la República cubana.

El Sr. Ferne, Presidente de la Cámara de Comerciantes y de comercio exterior, abogó por la denuncia de los tratados franco-españoles, por ser éstos poco favorables al cambio de productos de Francia con los de la Isla de Cuba.

Declaró necesario renovar las relaciones entre los dos países sobre mejores bases comerciales y políticas.

De Marruecos.
Londres 18.

El periódico *The Times* inserta esta mañana un telegrama de Tánger diciendo, que interrogado el nuevo Ministro de la Guerra del Sultán, Sidí-Mohamed El Guébbas, ha declarado que reconoce la gravedad de la situación de Marruecos.

Ha añadido que durante su permanencia en Argelia, se pudo convenir de la necesidad de introducir serias reformas en toda la organización interior del Imperio marroquí.

LA VENGANZA

Con un haz de leña sobre los hombros volvía del bosque á su casa, casi yerto de frío, Semnon, el viejo pescador. Penosamente avanzaba por el nevado sendero delante de la casa de Itamar el cazador, y trataba de encaramarse á su vivienda, pasando por el puente del río.

—¡Alto, viejo!—exclamó el cazador, precipitándose fuera de la casa.—¿De dónde traes esa leña? Esa leña no es tuya. Tú la has robado.

Semnon se estremeció.

—Cazador, yo no lo he robado,—balbuceó.

Itamar.—¡No mientas en mi presencia, viejo! Ayer estuve contratando leña por primera vez al otro lado del bosque: de allá la has cogido tú. ¡Tráela acá!

Semnon.—¡No, cazador! la he ido recogiendo, rama por rama, honrada y pacientemente.

Itamar.—¡Mientes, viejo canoso! ¡Acá con ello!

Semnon.—Mire V. bien! No son más que pequeñas ramas secas que he ido reuniendo de las que veía esparcidas bajo los árboles entre la nieve.

Itamar.—¡Las has robado! ¿Para qué quiero yo tus mentiras?—En esto arrebató impetuosamente al viejo la carga de los hombros y la arrojó por el puente abajo para jugarle de las aguas.—Ahora ha terminado la disputa—añadió sarcásticamente y entró furioso en su casa. Semnon se le quedó mirando dolorosamente y se alejó de allí con los ojos humedecidos.

Algunos días después se elevó la temperatura y sobrevino un rápido deshielo.

Entonces chocaban fuertemente los témpanos, y se rompían con estruendo en los pilares del puente, y se juntaban elevándose en montón, y derritiéndose, engrosándose el caudal de la rápida corriente.

Y he aquí que Calisón, hijo de Itamar, volvía de la ciudad y quería pasar por el puente. Pero también irresoluto y espantado cuando vio la terrible escena. El mismo Semnon, que estaba casualmente construyendo una barca allí cerca, le aconsejó que no arriesgase su vida en aquél paso, Itamar no advirtió y—pasa al instante—gritó con arrogancia á su hijo—que no se ha de romper el puente precisamente ahora; sabe Dios, á donde te arrastraría luego ese viejo. ¡Pasa al instante!

Lanzóse Calisón al puente que vacilaba y cruja al empuje de las aguas cuando se hundió de pronto y precipitó en las olas, arrastrando consigo al muchacho.

¿Cuántos fueron entonces los alaridos de desesperación del padre y los lamentos del viejo Semnon!

El muchacho daba en el río horribles gritos de angustia, pidiendo auxilio. Asido á un madero, fué arrastrado por la corriente, casi yerto de frío.

Sin esperanza alguna corría desolado el cazador por la orilla, golpeaba el suelo con los pies y gritaba, mesándose los cabellos. ¿Cómo podía esperar que el pescador iba á salvar á su hijo?

Pero Samón, el viejo do cabellos blancos, saltó valerosamente á su barca, y con vigoroso esfuerzo de remos la empujó hasta el remolino que arrastraba al muchacho, recogió á éste en su barca y lo llevó felizmente á su padre.

—¡Aquí le devuelvo á usted el hijo—exclamó afectuosamente, en un tono que hubiera amansado á los tigres—mírelo usted sano y salvo y sin más que el susto consiguiente.

Itamar no se atrevió á levantar los ojos y permaneció largo rato avergonzado y silencioso.

—¡Perdonadme buen anciano!—dijo por fin inmensamente conmovido y entre abundante llanto que corría por sus ásperas mejillas muy á su pesar—perdonadme mi violencia.

—¿Qué es lo que he de perdonar á usted?—contestó Samón, con amable rostro.—¿Pues no me he vengado ya suficientemente?

Itamar.—¿Quiere decir que el salvar á mi hijo ha sido una venganza, anciano bendito?—¿Dios mío! Así se venga el hombre bueno!

E. Echaurri.

TRAMITACIÓN DE EXPEDIENTES

Con el fin de simplificar la tramitación de los expedientes, se han dictado por el Ministro de Marina las reglas siguientes:

—Si señor, desde que he visto la conducta de los que las profesan. Cuando me casé estaba muy dispuesta en favor de ellas.

—¿Qué bienes tiene usted en poder del padre Matías?

—Algunos centenares de duros; no sé exactamente cuántos.

El inquisidor general tocó una campanilla, entraron los carceleros y volvieron á llevar á Amina á su celda.

—¿Porqué me preguntarán tantas veces por mi dinero? pensó Amina. Si lo quieren que lo tomen. ¿Qué autoridad tienen estos hombres? ¿Qué piensan hacer de mí? En fin, dentro de pocos días lo sabré.

—No pocos días sino muchos más hubieran pasado sin que Amina supiera la suerte que le estaba reservada, sino hubiera sido porque á los cuatro meses, á contar desde aquella fecha, debía celebrarse un auto de fé que hacía ya tres años no se celebraba por no haber suficiente número de los que debían sufrir el último castigo en aquella ceremonia imponente. Pocos más se necesitaban para completar el total requerido; de otro modo no hubiera salido Amina de la prisión. Sin embargo, todavía estuvo un mes en la incertidumbre y en la ansiedad antes de ser llamada de nuevo á la sala de justicia.

Allí la preguntaron si estaba dispuesta á confesar. Irritada de su larga prisión y de la injusticia con que se procedía, contestó:

1.ª Una vez decretados por el Sr. Ministro los expedientes que presenten al despacho los Directores ó Inspectores, se entenderá el Real orden principal dirigida al Director ó Inspector que haya tramitado el expediente á inscribirse sometida á la firma del Sr. Ministro.

2.ª Recibida dicha Real orden por el Director ó Inspector respectivo, autorizará con su firma la copia en cuartillas para su publicación en el Boletín Oficial, á fin de que se cumplan en este caso no se dará traslado alguno de ella.

3.ª Las Reales órdenes de carácter general, deberán también publicarse en el Boletín Oficial, pero de todas ellas, así como de las que reconsultiva ó Centro Técnico, se dará conocimiento á su Presidente en la forma actualmente establecida.

4.ª De las Reales órdenes ó disposiciones que á juicio del Sr. Ministro, deban ser reservadas, dará traslado con su firma el Director ó Inspector que haya tramitado el expediente á las autoridades á quienes compete su cumplimiento.

REGRESO DEL REY

Esta mañana ha regresado á Madrid, de su viaje á Portugal, S. M. el Rey.

Esperábase en la estación, todo el Gobierno, la familia Real, representaciones del Ejército y de la Armada, las autoridades, altos funcionarios palatinos y acaeso público.

Atendiendo los deseos de S. M., no se le han tributado honores.

Después de los saludos de rúbrica en la estación, el Rey se dirigió á Palacio en el mismo coche que su augusta madre.

Contra lo que se esperaba, no se ha celebrado hoy Consejo de Ministros en Palacio.

A las once fué al regio alcázar el señor Maura, para informar al Rey de las cuestiones de actualidad y del curso de los debates parlamentarios.

El Rey expresó al Sr. Maura y á cuantas personas han conversado con él, que viene en extremo satisfecho de las grandes atenciones que se le han dispensado por los portugueses, el Gobierno y el pueblo de Portugal.

Créese que mañana se celebrará en Palacio el Consejo de Ministros que se había anunciado para hoy.

CONSEJO DE MINISTROS

Anoche celebraron los Ministros en su despacho del Congreso una breve consejilla.

De lo actuado en éste no se facilitó nota oficial; pero según dijeron los Ministros fué preparatorio del que se celebrará mañana bajo la presidencia del Rey.

El Sr. Maura expuso las líneas generales del discurso que ha de pronunciar ante el Monarca.

Se trató también de la discusión de los presupuestos, y en vista de los deseos manifestados por la minoría republicana de que no se llegue á la sesión permanente en el Congreso, se acordó esperar hasta el domingo para declararla, si antes no adelantaba la discusión de conformidad con los apremios del tiempo.

El Gobierno acordó acudir en pleno á la estación á esperar á S. M. el Rey, no obstante las indicaciones que en contrario ha hecho al Monarca en su deseo de evitar molestias.

Aprobáronse algunos expedientes, entre los cuales figuran los relativos á la Junta de arbitrios de Bilbao y al dragado de Sauto.

El Ministro de la Gobernación no asistió al Consejo por encontrarse enfermo, y tampoco asistió el de Agricultura por tener que permanecer en el salón de sesiones, interviniendo en la discusión del presupuesto de su departamento.

COOPERATIVA DE LA PRENSA

Catálogo extraordinario.

Llamamos la atención de los socios consumidores de la Cooperativa de la Prensa sobre el Catálogo extraordinario que se facilitará á los que lo soliciten, conteniendo nota detallada de precios de los artículos propios de Navidad.

Se ofrece un completo surtido de marzapán legítimo de Toledo, en cajas guarnecidas, bonitas figuras, latas decoradas, empanadas, ralle-

—He dicho de una vez todo lo que tenía que decir y he manifestado que no tengo que confesar nada; hagan ustedes lo que quieran, pero que sea pronto.

—El tormento la obligará á usted á confesar.

—Que lo prueben, dijo Amina con firmeza; pruébenlo ustedes, hombres crueles y verán cómo no sacan de mí ni una palabra. Soy mujer, pero les desafío.

Raras veces oían los jueces semejantes eypresiones y nunca habían visto tanta resolución en un acusado. Pero el tormento nunca se aplicaba hasta después que se había hecho la acusación y se había respondido á ella.

—Ya veremos, dijo el inquisidor general; que la retiren.

Amina fué llevada otra vez á su celda. Entre tanto el padre Matías había tenido varias conferencias con el inquisidor general. Aunque en su celda había acusado á Amina y llevado los testigos necesarios contra ella, entonces se hallaba disgustado y perplejo. El largo tiempo que había vivido con ella; el conocimiento que tenía de que Amina nunca había abrazado la fé; su valer y hasta su belleza y juventud, todo militaba fuertemente en su favor. El único objeto del padre Matías era persuadirla á que se confesara culpable y abrazara la religión católica á fin de salvarla. Con esta mira había obtenido permiso del Santo Oficio para entrar en el calabozo y aconse-

9 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA."

EL BUQUE FANTASMA

SEGUNDA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA

POR D. F. J.

go, mientras que si no habían sido bautizado, se les castigaba con azotes, prisión ó galeras. Por estas razones muchos se negaban á bautizarse.

Hemos dicho lo necesario para informar al lector, y ahora proseguiremos nuestra historia.

CAPÍTULO XX.

Pocas horas después de haber entrado Amina en su prisión, llegaron los carceleros y, sin hablar una palabra, le cortaron su suave y sedoso cabello. Amina con una sonrisa de desprecio, sin hacer resistencia y guardando también silencio, les dejó hacer. Luego que concluyeron, la dejaron otra vez sola.

Al día siguiente entraron los carceleros y la mandaron descalzarse y seguirlos. Ella les miró y entonces les dijeron:

—Si usted no se descalza y nos sigue, tendremos que conducirla, aunque lo sintamos.

Amina hizo lo que de ella se deseaba, y fué conducida á la sala de justicia, donde encontró al inquisidor general y á su secretario.

La sala de Justicia era una larga estancia con ventanas altas á cada lado y también al extremo opuesto á la puerta por donde había entrado. En el centro se levantaba un dosel, y delante una gran mesa cubierta con un tapete azul con rayas encarnadas.

En la pared lateral y enfrente del sitio donde fué colocada Amina, se levantaba un enorme crucifijo; el carcelero señaló un taburete y mandó á Amina que se sentara.

El secretario, después de mirarla por algún tiempo, dijo:

—¿Cómo se llama usted?

—Amina Vanderdecken.

—¿De dónde es usted?

—Mi marido es holandés y yo soy del Oriente.

—¿Qué es su marido de usted?

—Capitán de un buque de la carrera de las Indias.

—¿Cómo ha venido usted aquí?

—Por que su buque naufragó y la tempestad nos separó.

—¿A quién conoce usted en Goa?

—Al padre Matías.

—¿Qué bienes tiene usted?

—Ninguno, todos son de mi marido.

—Están á cargo del padre Matías.

—¿Sabe usted porqué está presa?

—Cómo lo he de saber, dijo Amina evasivamente; dígame usted de qué me acusan.

—Usted debe saber si ha obrado bien ó mal, y lo mejor es que confiese todo aquello de que le acuse su conciencia.

—Mi conciencia no me acusa de nada malo.

—Es decir, que no quiere usted confesar nada.

—Según lo que usted me ha dicho, no tengo nada que confesar.

—Ha dicho usted que había nacido en Oriente; ¿es usted cristiana?

—No señor.

—¿Está usted casada con un católico?

—Sí señor, con un verdadero católico.

—¿Quién les casó á ustedes?

—El padre Leysen, un sacerdote católico.

—¿Y entró usted en el gremio de la iglesia, ó su marido tuvo la audacia de casarse con usted sin que fuera bautizada?

El Sr. Ministro de Fomento... Sr. Ministro de Fomento... Sr. Ministro de Fomento...

CLASES PASIVAS.

Los individuos de clases pasivas que tienen asignado el pago de sus haberes en la Pagaduría de la Dirección de Clases pasivas...

Información de Marina.

Se ha concedido la vuelta al servicio activo y entrada en número en el escalafón de su clase, al Teniente de navío de primera clase D. Pablo Marina y Bringas.

PRENSA

Los señores... El Sr. Cortezo... A las diez declara abierta la sesión el Sr. Cortezo con asistencia en el banco azul del señor Allendesalazar.

PUBLICACIONES

La vida marítima. Acaba de publicar el número 70 de la notable Revista deconal Ilustrada La Vida Marítima...

para la desinfección de los buques.—Señor don César Suárez de Centi, Director de Sanidad del puerto de La Coruña.—Enseñanza de los forjadores a bordo (cuatro grabados).—Plano del Canal de Panamá.—Perfil longitudinal del Canal de Panamá.—El tres palos Raymond para la pesca de Terranova.—Esquemas del crucero francés Ernest Renan (dos grabados).—Cañón monstruo para la defensa de costas.—La Foradada, perspectiva de un trozo de costa en la isla de Mallorca.—Nuevo sistema de portas-estancas de cierre automático para el servicio á bordo.—Regatas de modelos de yachts.—Premio para las regatas de modelos de yachts.

En elogio de este ilustre pianista y compositor español habla con su habitual elocuencia Ortega Munilla en el número corriente de Blanco y Negro. Figuran entre los demás originales literarios, artículos y poesías de Manuel de Sandoval, Mauricio López Roberts, Luis Valera, Serrano de la Pedrosa, Machado y Campos, etc.

Fotografías de la familia Real portuguesa, de los palacios regios de Lisboa, de las coronas de gala y del dormitorio de D. Alfonso XIII en el palacio de Belem; informaciones gráficas del estreno de la ópera Acté y del Consistorio recientemente celebrado en Roma; retrato del nuevo Gobernador de Madrid, y otras notas muy interesantes contenidas en el núm. 46 de La Ilustración Española y Americana.

MOVIMIENTO DE POBLACION

Según datos de la Dirección general del Instituto Geográfico y Estadístico, procedentes del Registro civil, el movimiento de la población en esta capital, durante el pasado mes de Noviembre fué el siguiente: Nacimientos 1.426, de ellos 302 ilegítimos. Natalidad por 1.000 habitantes, 264. Defunciones 1.381, clasificadas del modo siguiente: Fiebre tifóidea 23, fiebres intermitentes y caquexia pelúidea 1, viruela 2, sarampión 2, escarlatina 1, coqueluche 2, disteria y crup 6, gripe 17, tuberculosis 162, enfermedades del sistema nervioso 119, ídem del aparato circulatorio y respiratorio 340, ídem digestivo 104, ídem genito-urinario 33, septicemia puerperal y otros accidentes puerperales 9, vicios de conformación 20, senectud 16, muertes violentas 10, otras enfermedades 275; resultando una mortalidad de 256 por 1.000 habitantes.

LAS CORTES SENADO

Sesión del 18 de Diciembre. Da principio la sesión á las tres y veinte presidida por el Sr. Azcárraga. En el banco azul los Ministros de Gracia y Justicia, Agricultura é Instrucción Pública. En los escaños uno veinte Senadores. El Presidente de la Cámara encomia la memoria del finado asociándose á sus manifestaciones los tres, Capdepón, Somprín. Salvador Martínez del Campo y Labra en representación de las diferentes agrupaciones políticas de la Cámara y el Ministro de Gracia y Justicia por el Gobierno. El barón de Bonet pide se le reserve la palabra para cuando se halle presente el Ministro de Hacienda. El Marqués de Ibarra habla de la celebración del centenario de Cervantes, y dice que á tan gran solemnidad debieron asociarse el Gobierno y el Senado, á fin de rodearla de todo el esplendor que merece la memoria de Cervantes, honra de la Patria. Asociándose á las manifestaciones del Sr. Marqués de Ibarra los Sres. García Lomas, Avilés, Salvador, Capdepón, Labra y Aramburo, por las minorías, y el Ministro de Gracia y Justicia por el Gobierno, prometiendo el último que se hará cuanto sea posible para que el centenario de Cervantes resulte digno de su gloriosa memoria. El Senado acuerda asociarse á las manifestaciones hechas en favor del centenario. ORDEN DEL DIA Son aprobados sin debates los dictámenes referentes á los siguientes proyectos de ley: Fuerzas navales para 1903 y 1904. Fuerzas permanentes del ejército para 1904. Anadiendo el basalto en bruto y labrado á los productos exceptuados del pago de derechos comprendidos en la ley de 6 de Marzo de 1900 y Dictamen de la Comisión mixta acerca del presupuesto del Ministerio de la Guerra. El Senado pasa á reunirse en secciones para la designación de varias comisiones. Reanudada la sesión continúa el debate acerca del presupuesto de Gracia y Justicia.

CONGRESO Sesión del 17 de Diciembre. Noche.

A las diez declara abierta la sesión el Sr. Cortezo con asistencia en el banco azul del señor Allendesalazar. Continúa la discusión del presupuesto de Agricultura. Al art. 3.º del cap. 7.º han presentado enmiendas los Sres. Mazarra y Nogués, siendo desechadas por la Comisión. El Sr. Anglés: Amigos y compañeros (rumores y risas): Considero que las pensiones destinadas á los obreros que han de estudiar en el extranjero, son muy mezquinas é insuficientes para subvenir á las necesidades más parentónicas. El ministro de Agricultura manifiesta que dichas pensiones son suficientes. El Sr. Trevijano apoya otra enmienda, que es desechada, y se aprueba el capítulo séptimo. El siguiente se aprueba, después de desechar la Comisión una enmienda del Sr. Ortega. Al capítulo 9.º defiende enmiendas los señores Trevijano y Riu. La Comisión acepta la del Sr. Riu. Se desecha una del Sr. Anglés y se aprueba el capítulo con la del Sr. Riu. Al capítulo 10 defendiendo una enmienda el señor Trevijano. Es desechada. Se aprueba, así como las dos siguientes, desechándose varias enmiendas. Al 13 apoya una enmienda el Sr. Lletget, que es desechada por la Comisión. Combate enérgicamente á la Compañía Transatlántica y á los Gobiernos por su excesiva benevolencia hacia ella. Es preciso haber perdido el juicio—dice el Sr. Lletget—ó la conciencia, para proponer se vote una subvención en favor de esa compañía funesta, que á la corta ó á la larga, será la única de nuestro comercio; que cobra más á los españoles que á los extranjeros, por sus servicios; que, después de la guerra, ha sido la primera que ha cobrado, con premio, por su puesto.

El orador habla con elogio de Grandmontagne, por su justa campaña contra la ciudad Emprasa, y califica á ésta de avara y rapaz. Contestó al Sr. Lletget el Sr. Viesca, en nombre de la Comisión, y rectifica el Diputado republicano. Dice que lo que pide en nombre de la minoría republicana no es que se suprima del presupuesto la cantidad que se destina á la Transatlántica, sino que esa cantidad se distribuya equitativamente entre las demás Compañías españolas, ya que aquella no justifica, como ha demostrado, el beneficio de que se la hace objeto. Interviene el Sr. Burgos y rectifica nuevamente el Sr. Lletget. El Sr. Nogués pide la palabra, para pedir votación nominal. Se desecha la enmienda del Sr. Lletget, por 65 votos contra 12. Se desechan, en votación ordinaria, tres enmiendas, también de los republicanos, y se aprueba el capítulo. Se aprueban, sin debate, los artículos adicionales, y con ellos, el presupuesto de Agricultura. Se aprueban varios dictámenes, y se levanta la sesión pública á las dos y cuarto de la madrugada, reuniéndose el Congreso en sesión secreta, que dura cinco minutos y que carece de interés.

Sesión del día 13. TARDE

Preside el Sr. Romero. Ruegos y preguntas: El Sr. Junoy reclama el expediente del último nombramiento de un relator de la Audiencia de Barcelona. Entrase en el ORDEN DEL DIA Se aprueban definitivamente algunos proyectos de ley y entrase en la discusión de la Sección quinta del Ministerio de Marina. El Conde de Torre-Vélez defiende un voto particular á la totalidad del dictamen al presupuesto de Marina. Censura la gestión de los Sres. Sánchez de Toca y Cobián durante la época en que fueron Ministros de Marina. Océpase de la retirada del Sr. Silveira de la política. Dice que es preciso reorganizar la Marina, para que no se repita el caso de Santiago de Cuba, en que pasaron como culpables los marineros cuando realmente fueron mártires. Cita como ejemplo de prosperidad al Japón, exhortando al Gobierno á que imite sus actos. Termina diciendo que todos los millones que se invierten en Marina son completamente inútiles, porque nada práctico resuelven mientras no se reorganice nuestro poderío naval según exigen las necesidades de la patria. Contestóle el Sr. Amat, de la Comisión, y dice que la mayoría espera y desea una ocasión para disipar esos fantásticos rumores que tan pródigamente propalan los que se llaman amigos del Gobierno. Los Sres. Auñón, Vega Seoane y Marencó se reservan usar de la palabra, para cuando rectifique el Conde de Torre-Vélez. Este retira su voto particular. El primer Auñón consume el primer turno en contra de la totalidad del dictamen. Analizando los proyectos navales de Sánchez Toca y el de Cobián, dice que él opta por aquel que dota más á la Marina, aunque está más conforme con el del Sr. Cobián. Extiéndese en varias consideraciones acerca de la necesidad que siente España de sostener una escuadra capaz de satisfacer las aspiraciones de todos. Las bromas, dice, darlas pesadas ó no darlas. O se tiene una Marina, como exigen las circunstancias, ó se conforma la nación con aquella que pueda sostener dentro de sus escasos recursos. Habla de las construcciones navales y dice que no tendremos Marina mientras no rompamos el círculo férreo de la penuria que nos agobia, y nos tracemos líneas paralelas para llevar las defensas de mar y tierra bajo la dirección de un plan determinado. Hace un estudio crítico del siglo pasado, para deducir que siempre ha faltado unidad de criterio en todos los directores del Departamento de Marina. Así me explico—añade—que unos Ministros se muestran partidarios de Escudra grande y otros de Escudras chicas, sucediendo lo mismo con los tipos de los buques. Pregunta á los tres individuos de la Junta de Escudra que se sientan actualmente en el banco azul, qué hay sobre el proyecto de reorganización de la misma. Se lee una modificación adicional al dictamen de la Comisión, presentada por ella. El Sr. Canals contestale brevemente en nombre de la Comisión. El Sr. Auñón rectifica y hace un requerimiento á distintas personalidades de la Cámara para que expongan su opinión. El Sr. Cobián dice que es necesario para reconstituir el poder naval separar el poder militar del Administrativo. Llevar al Ministerio un organismo permanente que evite inconvenientes y frecuentes cambios de Gobierno en España, siendo aquel organismo el que guarde y el que continúe las bases de reconstitución naval. Es necesario traer á la Cámara una nueva ley Constitutiva de la Armada. Es preciso reorganizar por los premios del tiempo, acometiendo la reorganización de los servicios no sólo en lo que afecta á la Administración central, sino también á la provincial. Explica su gestión en el Ministerio. Impugna el presupuesto del Sr. Sánchez de Toca, que compromete—dice—el éxito de las reformas, puesto que lejos de atender al conjunto, cuidábase únicamente de un aspecto particularísimo. Todos reconocéis que es preciso el desarrollo de la Marina mercante, porque después de la agricultura, como dijo en 1898 el Sr. Maura, es ella una de las principales fuentes de riqueza. En todos los presupuestos anteriores se englobaban todas sus cifras, lo cual es—á mi juicio—un grave error. El presupuesto que yo afirmo que carece de sinceridad y cálculo. Hace comparaciones entre las cifras de este presupuesto y las del que se discute para demostrar su aserto. Trata de demostrar que el crédito de dos millones y pico de pesetas para carbón era suficiente. Lee datos sobre lo que consumían por tonelada los buques de pequeño y gran porte de nuestra escuadra, para comprobar su afirmación. Se sonrío el Sr. Auñón—dice.—Pues yo le digo al Marqués de Flores que aquí debemos decir la verdad, y el Sr. S. sabe algo que pueda rectificar lo que yo digo, trágalo á la Cámara para que se demuestre lo contrario. Es necesario que nos vayamos preocupando del estado precario en que se encuentra la Marina. Hace una defensa catrora del Cuerpo de la Armada, y dice que es verdaderamente deplorable que los Tenientes de navío, algunos de los cuales llevan veinte años de servicio, no cobren más que 250 pesetas, es decir, menos que un herrero retirado. Para remediar lo que apuntaba el Sr. Torre-Vélez es necesaria una buena ley de ascensos y una ley de retiros.

EL PRESUPUESTO DE MARINA

En la sesión de esta tarde en el Congreso, comenzó la discusión del presupuesto de Marina, con la del voto particular, que á dicho presupuesto presentó el Sr. conde de Torre-Vélez de que ya tienen noticia nuestros lectores, defendido por su autor con gran elocuencia y demostrando que con presupuestos tan exigios, imposible detener el desmoronamiento de la Marina, para lo cual es preferible decir la verdad al país, si es que no se quiere continuar sosteniendo una farsa de defensa marítima; y como solución propuso ó el aumento del presupuesto en una cantidad considerable, la necesaria para el sostenimiento de todos los servicios navales en eficiencia, ó disolver la Marina considerando á ese personal como una carga de Justicia. Le contestó el Sr. Amat de la Comisión y después de rotificar el Conde de Torre-Vélez retiró su voto particular. Haciendo uso del primer turno en contra de la totalidad, habló el General Auñón también con mucha elocuencia y aduciendo muchos datos respecto á la deficiencia del presupuesto que se discutía y haciendo extensas y razonadas consideraciones acerca de la necesidad de preocuparse de la solución del problema naval de España, pidiendo al Gobierno que definiere su pensamiento y propósitos en asunto de tan vital interés para España, asegurando el Sr. Presidente del Consejo, que esta misma noche á ser posible, así lo haría al resumir el debate. Momentos antes de cerrar nuestra edición, comenzó á hablar el señor Cobián, para alusiones en defensa del presupuesto, que siendo Ministro presentó, y es el que se discute. Desde el primer momento en que tomó la palabra el Sr. Cobián, causó gran sensación en el Congreso por sus acentos de sinceridad y por los muchos conocimientos que revela poseer, respecto á los servicios de la Marina que ha estudiado á fondo. Manifestó desde luego que su deseo hubiera sido resolver el problema de la defensa marítima llevando su solución al actual presupuesto, pero la premura de tiempo lo hizo imposible y las circunstancias del sentido económico del Gobierno de que formaba parte lo impidieron asimismo, pero ya se vió claro su propósito en las Cortes de verificarlo en el subsiguiente de 1904. El Sr. Cobián ha hecho una calurosa defensa del personal de la Marina elogiando su lealtad, su disciplina, su abnegación y su gran patriotismo, en el cual ha encontrado siempre apoyo para todas sus determinaciones hasta el punto de decir que hoy está seguro que si en la organización de la Marina existieran deficiencias culpa será de los Ministros pero nunca de la Corporación y que si alguna vez recibiendo impresiones del vulgo él se ha expresado de otro modo, al pasar por la Dirección de la Marina se ha podido apercibir de la gran injusticia que cometió y se arrepiente de ella haciendo plena confesión de la falta. Mañana con más espacio nos ocuparemos de esta discusión que ha de seguir durante la noche y promete ser muy interesante así como de útiles resultados para el porvenir en la Marina.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA) Movimiento marítimo. Cádiz 18. Hoy viernes á las ocho de la mañana ha fundeado, sin novedad, en este puerto el vapor correo Reina Cristina, procedente de Buenos Aires y Montevideo. Jefes rebeldes presos. París 18. En Sofía y en Kizanlich han sido presos dos de los jefes de la rebelión búlgara. Atropellos de la policía alemana. París 18. La policía de Berlín se ha apoderado de los papeles de dos refugiados rusos, á instancias de la policía de Rusia, negándose á devolverlos así como á dar explicaciones de su conducta. A consecuencia de esto el gobierno ruso ha decretado algunas penas graves como medida administrativa. Elogios á nuestros Reyes. París 18. El periódico Figaro, en un artículo que consagra al viaje á Portugal del Rey Alfonso dice que la situación de España ha mejorado notablemente, atribuyéndose esta mejoría á la conducta prudente de la Reina Madre, á su patriotismo y al ascenso que ha logrado sobre los partidos políticos. Cree que hoy se produce una saludable transformación en las agrupaciones políticas, y que con la dirección de los Sres. Maura y Montero Ríos los antiguos partidos históricos se reconstituirán para la mayor prosperidad de España. Los yanquis en acción. Washington 18. Dos destacamentos de Infantería de Marina americana han recibido orden de tomar posesión en el golfo de Darien y bahía de San Miguel para oponerse en caso necesario á la invasión de Panamá por Colombia. La cuestión de Macedonia. Francfort 18. Atribuyese importancia al banquete ofrecido por el Ministro de Negocios Extranjeros de Turquía á los Embajadores extranjeros, por haberse debido contar para dicho acto con la asistencia del Sultán. Después del banquete, y en una larga conferencia particular, se trató de la intervención extranjera en el régimen y administración de Macedonia. Contra las Congregaciones religiosas. París 18. En el Consejo de Ministros celebrado en la mañana de hoy, el Presidente de la República Sr. Loubet ha prestado su aprobación al proyecto prohibiendo la enseñanza de las Congregaciones en el plazo de cinco años concedido para la clausura de los establecimientos docentes religiosos. La aplicación de esta ley motivará el gasto anual de diez millones durante cada uno de los cinco años.

INFORMACION POLITICA

Proposición de ley. El distinguido Diputado Sr. Vega Seoane, ha presentado varias enmiendas al presupuesto de Marina, pidiendo la creación de estaciones de torpederos en las rías de Galicia, Santander, Bilbao y Pasajes. Y para que no resulte aumento alguno en el presupuesto, pide el Sr. Seoane, que se lleven á cabo ciertas economías burocráticas en los Arsenales, que componen el aumento que dichas estaciones puedan originar.

Las Secciones del Congreso han autorizado la lectura de una proposición de ley, firmada por los Sres. Vincenti, conde de Romanones, Muro y otros, solicitando que sean reconocidos á los secretarios generales de las Universidades el mismo sueldo que á los Catedráticos numerarios, con el derecho de que les sean aumentadas en cada quinquenio 500 pesetas, hasta llegar, en Madrid, á 7.000 pesetas, y en las demás capitales, á 6.000.

Construcciones navales. En reunión celebrada ayer á última hora por la Comisión de presupuestos del Congreso, dictaminó sobre el artículo adicional referente á construcciones navales en el presupuesto de Marina, rebajando á cuatro millones, el crédito que pidió el Sr. Cobián que es de quince millones. Es de esperar que ese dictamen será enérgicamente impugnado en las Cámaras, pues de aprobarse traerá consecuencias muy graves en las poblaciones y Departamentos.

Gobernadores civiles. Han dimitido sus cargos los Gobernadores civiles de Valencia y Coruña. A más de éstos, se encuentran en Madrid los de Burgos, Granada, Guadalajara, Sorria, Valladolid y Toledo.

Elecciones parciales. El Sr. Maura, al despachar esta mañana con el Rey, puso á su firma tres decretos convocando á elecciones parciales de diputados por los distritos de Puebla de Tribes Palencia y Vigo y de un senador por la provincia de Lérida.

No hay sesión permanente. Al fin parece que no será preciso declarar la sesión permanente en el Congreso. Las oposiciones, incluso los republicanos, han manifestado que darán al Gobierno las facilidades que sean necesarias para evitar se llegue á aquel extremo y como sólo queda por aprobar el articulado de la ley de presupuestos y el presupuesto de Marina, y éste quedará ya muy adelantado en la sesión de esta noche, es casi seguro que en la sesión que se celebrará el domingo quedarán aprobados los presupuestos en su totalidad. En el caso de que así no fuera dicha sesión, se prerrogaría por tiempo ilimitado hasta ultimar la mencionada discusión.

En la Alta Cámara la discusión del presupuesto de Gracia y Justicia sigue con lentitud tan marcada que comienza á preocupar al Gobierno. Es muy posible que si en las sesiones próximas no se activa más la discusión, se decida el Gobierno á proponer que se celebren sesiones dobles.

Reorganización del Consejo de Estado. La Comisión que entiende en este proyecto de ley se ha constituido esta tarde en el Congreso. Ha nombrado Presidente al Sr. Dato. Comisiones del Congreso. Las Secciones del Senado en su reunión de esta tarde, han elegido entre otras Comisiones que entenderán en proyectos de ley de carreteras, las que entenderán en los siguientes: Concediendo á los segundos Tenientes de Infantería, Caballería, Guardia civil y Carabineros, y á los Oficiales terceros de Administración Militar el empleo inmediato, á los tres años de efectividad. Idem íd. á los segundos Tenientes de Infantería de Marina y Reforma de la ley de propiedad industrial.

Intendencia é Intervención. La Comisión del Congreso que entiende en el proyecto de ley que separa los Cuerpos de Intendencia é Intervención militar ha dado hoy dictamen de conformidad con lo aprobado por el Senado.

NOTICIAS

El Gobernador civil tiene en estudio la creación, desde el punto de vista legal, de la subida de precios en las localidades de los teatros, si para ello se haya tenido en cuenta el solicitar la autorización gubernativa, habiéndose demostrado plenamente con ello que los primeros interesados en la reventa de billetes eran las Empresas. El domingo, á las diez y media, celebrará junta la Asociación Central de individuos procedentes del Ejército para la renovación de la mitad de la Junta directiva. El acto se celebrará en el domicilio social, Cruz, 16. Lo ingresado en la Cuenta corriente del Banco de España para el museo del Sr. Sagasta, asciende ya á 214.123,50 pesetas. Los hermanos salesianos, que se establecerán en breve en Madrid, han pedido autorización al Gobernador para que les entregue los niños y niñas mendigantes que sean recogidos en la vía pública, para dedicarse á su educación. En la Delegación del distrito del Hospital denunciaron ayer tarde Manuel de Diego y Antonio Núñez Pastrana, presidente y secretario, que tienen establecida los obreros del ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante, que han desaparecido de la caja de caudales 930 pesetas, acusando como autor del desfalco á Luis Quejana. Para la vacante que existía en la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales ha sido nombrado el ingeniero jefe de minas Don Rafael Sanchez Lozana. Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Veneras 3.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

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

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

Atilleros 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 Piacencia (Piacencia de Las Armas C.ª Ld.-Piacencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Darford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmeals y Eynstord.

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.

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

El Anaglypta Artículo decorativo de gran renombre, desconocido en España, ha sido importado exclusivamente por esta casa.
El Anaglypta Para el decorado de techos sustituye ventajosamente a la escayola, cartón piedra, etc., etc.
El Anaglypta Para frisos de Comedores, Despachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera o el linoleum.
El Anaglypta Se coloca en blanco, decorándose a satisfacción del cliente, resultando los colores con tal tersura y brillantez como no se consigue con ninguna otra materia.
El Anaglypta No pesa, no se abre y se coloca con gran rapidez.
El Anaglypta Interesa sea conocido por las personas de buen gusto, en la seguridad de que sus condiciones económicas y de estética hacen que sea preferido para el decorado de lujo.

EL ANAGLYPTA sólo se vende en el almacén de papeles pintados de **R. Rebolledo**.
22, Arenal, 22. Teléfono, 261.

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HACER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

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

Agujas, algodones, piezas, composturas.

BARCELONA, Carmen, 34.

ELECTRICIDAD
Fonógrafos
y
GRAMOFONOS

UREÑA

Barquillo, 14 y Saucó, 1.

Madrid

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

No comprar sin pedir precios a

UREÑA

SE HACEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

AVISO

En los talleres del **DIARIO DE LA MARINA** se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía. A los suscriptores del **DIARIO** se les otorgan precios más módicos aún de los consignados en la tarifa general.

SERVICIOS

DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 2 y 21 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, Singapore 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 MEXICO.—Servicio del Norte: Servicio mensual a Veracruz, saliendo de Bilbao el 16, de Santander el 19 y de Cádiz 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 MEXICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 28, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Carúpano Trinidad y Guayana, 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 19 de Valencia, el 19 de Alicante y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

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



AGENDA DE BUFETE
CONTIENE:
Boletín de monedas.—Sistema decimal.—Cambio con el extranjero.—Tabla de pesos, de libras, de Países Bajos.—Tabla de horas.—Tabla de Correos, de Papeles públicos, de Telegramas, de Arbitros, de Consumos y de Cédulas personales.—Lista de Madrid, con todas las curiosidades que encierra.—Tabla de las plazas que todo el día.
COSTO ENVIOS ECONOMICOS
EN MADRID
2, 1,50, 2 y 3 pts.
EN PROVINCIAS
1,50, 2, 3 y 4 pts.
COSTO ENVIOS COMPLETOS
EN MADRID
2, 2,50, 3 y 4 pts.
EN PROVINCIAS
2,50, 3, 4 y 5 pts.
Elitimos especiales para las provincias de Valencia, Cádiz y Jerez, Oropesa, Málaga, Oviedo y Gijón, Santander, Sevilla, Valencia, Vizcaya y Zaragoza, con rebajas y descuentos indispensables para los habitantes de cada provincia.

A. Borsig.

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

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

Máquinas de vapor horizontales y verticales de todos tamaños 3.500 construidas.

Bombas para traídas de agua, sanitalizaciones, también bombas movidas por electricidad para minas, etc.

Máquinas frigoríficas y de hielo del sistema de compresión de ácido sulfuroso para fábricas de cerveza, mataderos, etc.

Representante: Carlos Hinderer Ginebra, 6.—MADRID

CHOCOLATES FINOS
CAFÉS AROMÁTICOS
VENANCIO VAZQUEZ
DESPACHO, CUATRO CALLES

PRESILLAS tejidas
compañante de invención para JEFES y OFICIALES de la ARMADA
FÁBRICA DE GALONES DE ORO Y PLATA
DE LEANDRO BADÍA
SUCESOR DE BUGUÑA Y BADIA
Casa fundada en 1753. BARCELONA
ANCHA, 49. DE VENTA EN
MADRID CARTAGENA SAN FERNANDO
Jato Gómez, M. Escobar, S. Coop. Ejér. y Arm.

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

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

TÓNICOS 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

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

A LA BELLE FERMIERE
CASA G. OLIVERA
(Hijo mayor).
25, Quai Pont-Mayou.-Bayona.
Fábrica de cortes y tejidos modernos. Impermeables superiores a 25, 30, 40 y 50 francos.
Garantizados de impermeabilidad y tinte.



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

LA FORTUNA
Unocolates selectos.—Cafés finos.
En botes de 100 y 200 gramos.
De venta en 78 establecimientos de esta corte y en 992 en provincias.
Fábrica y Oficinas: Caracas, 7, Madrid.

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

Construcción de máquinas y calderas de vapor. Especialidad en máquinas marinas.
Material para minas.
Tranvías aéreos.
Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.
Pianos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.
Instalación de lavaderos.
Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.
FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS.
PRESUPUESTOS GRATIS

Aciéries et Forges de «Firminy»
(LOIRE, FRANCIA)
Productos para la Industria, el Comercio, la Agricultura, Ferrocarriles, Tranvías, Mina, etc.
ACEROS FINOS DE CRISOL
Nueva marca especial: «ECLAIR» para herramientas.
MATERIAL PARA GUERRA Y MARINA
(Fabricación corriente para la Marina de guerra francesa).
Representante en Madrid: Goya, 37.—A. CERVERA

Esto es muy importante
Para comprar camas, colchones y muebles, desde lo más lujoso hasta lo más modesto por muy poco dinero, solo en los almacenes del Gran Bazar, ATOCHA, 8, 10 y 12 (frente a la calle de Carretas).—Antes de comprar visítese este establecimiento, en la seguridad de encontrar precios más ventajosos que en ninguna otra casa.—Al por mayor grandes descuentos.—Exportación a provincias.—Contratas para el Ejército, Hospitales y Colegios.
ATOCHA, 8, 10 y 12.
(Frente a la calle de Carretas.) (Antes plaza de la Cochada, 1.)

Año
EL PR
Ocupó durante la discusión que despegarse Gobierno póstimo de marítima, maritistas lugar a la reprove al actual. La naut vital inter constituid imp da así por ayer apre texto para al Gobier el modo d un gran s cisión de sidaración mín acue fiencias Desde l jo de Min excitación jas su dec mediatum después d el proble que inten dido por guró en e radora. Esta de se hizo, h política y caimiento es entre ras, en el reses del amor pro sonal, eny apasionan das en nu que solo para la vi
En la Marina er enciar, e mo del es esidad d blema n Marina de existir de personal- fésion, dá dispensab Ni una el presu blar de pr antes era presupe han toma hecho, p escasez en el ob Marina en lizarse co nes de pe dades par Desde l encucia y hizo el Co particular Mareno c to con la sando por qués de P Marqués e las varias Marina y la Comisi predomin atear co puesto, c miento d pñación p gencias d Marina. El discu revelación considera de Marina más que s de estudi fensa ma que requi la Cámara en su adm nico pern Armada, lla indepe política, e cios milit nes de los que lleva fjeza de e eión cont