

Ejemplo que imitar

El activo e inteligente corresponsal en Londres del *Herald* que se firma *Leslie May*, comete un error en el telegrama que anoche publica nuestro querido colega, respecto al documento repartido en la Cámara de los Comunes sobre gastos de las naciones europeas para aumentar sus respectivas Marinas.

Las cifras que allí se consignan no son más que los presupuestos que cada Estado dedica para el sostenimiento de su flota en 1900 y no la cantidad a ellos añadida para darle mayor incremento, probándolo con lo que a España se refiere en que se señala la cifra de un millón de libras ó sean veinticinco millones de pesetas que es lo que nuestra nación consumió en sus gastos ordinarios de marina durante aquel año, sin que dedicase ninguna suma más a construcciones nuevas.

Dicho documento, publicado por la *Navy League*, tiende a demostrar que si Inglaterra gasta al año veintiocho millones y medio de esterlinas en sostener su Marina, ó sea tanto como Francia, Rusia, Alemania y Austria juntas, se debe en primer término a que la Gran Bretaña es una nación insular, que establece una diferencia vital para su defensa respecto a la de naciones continentales y a que el tonelaje de la Marina mercante inglesa es de 9.304.103, cuando Francia apenas llega a un millón y Rusia a 700.000, figurando Alemania y Austria por debajo de estas cifras.

Así aparece que Francia gasta en sus fuerzas navales aproximadamente poco menos de la mitad que Inglaterra, mientras que su Marina mercante es la novena parte de la de aquella nación y Rusia, que consume en su flota militar un tercio de lo que se gasta en la inglesa, tiene una Marina mercante cuyo tonelaje es hasta ridículo compararlo con el británico.

Todo esto sin tener en cuenta la inmensa extensión de colonias y lo que estas contribuyen al sostenimiento de la Marina militar inglesa.

Pero lo que en dicho documento aparece inverosímil y absurdo es la cifra que España, nación peninsular y más necesitada de defensa naval que ninguna por su situación, sólo dedique a su Marina una exigua cantidad que representa menos del 3 por 100 de su presupuesto general, y en este concepto se halle por debajo de Estados de menos importancia por todos motivos, mucho más que 650.000 toneladas de Marina mercante que nos hace figurar en el sexto lugar entre las naciones europeas, pues en relativa proporción deberíamos gastar cuando menos lo que Italia, ó sea 120 millones de pesetas.

Recomendamos a la Asociación de Fomento Naval el estudio hecho por la *Navy League*, y puesto que el objetivo de fomentar la Marina de guerra en ambas sociedades es el mismo para sus respectivos países, conviene aprovechar los procedimientos que la inglesa puede suministrar por su mayor vida y experiencia, con ejemplos útiles y dignos de imitarse, a fin de infiltrar en el espíritu nacional el interés que es imprescindible tenga respecto a la defensa marítima de España.

Hojas semejantes deberían repartirse aquí con profusión al discutirse los presupuestos, con datos de todos los países y comparaciones que pongan de manifiesto, al mismo tiempo que nuestra debilidad, la incuria y la desidia de nuestros gobernantes y de todos modos ilustrar al auditorio preparándolo a fin de que no puedan pasar las peregrinas afirmaciones y desahogados supuestos a que aquí se apele para mantener lo imposible e imponer soluciones contrarias a la salud de la Patria.

EMPERADOR Y REY

El emperador de Austria, Francisco José, ha encargado un retrato suyo de cuerpo entero, vistiendo el uniforme de un regimiento británico, al célebre pintor Herr Eneasz, y lo destina a regalo para el Rey de Inglaterra en el acto de su coronación. No se dice lo que costará esa obra de arte, pero se asegura que el emperador pagará espléndidamente al artista. Todos los miembros de la familia imperial austríaca que saben pintar, mandarán obras suyas a una exposición de caridad, para ser vendidas, destinando el producto íntegro de las mismas, engendadas en pública caridad, a favorecer a los de niños, así en Inglaterra como en Austria. Se esperan resultados magníficos de la subasta.

NAVEGACIÓN DE RECREO

YATES CON MOTOR MECANICO

Nunca, hasta ahora, ha habido tantas personas interesadas en la adopción de un tipo manejable de embarcaciones con motores mecánicos.

M. Grenier del Havre, que es una autoridad en la materia y una verdadera especialidad en la cuestión de la navegación automovil, propone mantener la división por series, atendiendo únicamente a la longitud, con obligación de una carga útil determinada y la fijación de un mínimo de velocidad y de cruces, dentro, naturalmente, del principio de la mayor ligereza en las series. Desde luego es factor importantísimo la fuerza del motor. Reducido a sus más breves términos, el problema se debe plantear así: hacer un barco de una longitud dada, con una carga útil determinada y la mayor velocidad posible.

Como se ve, los términos son los mismos, poco más ó menos que cuando se trata de la construcción de un vapor-correo rápido ó de un buque de guerra.

Si no se tiene en cuenta la fuerza del motor, principalmente por la complicación que produciría en los términos del problema la cuestión del aligeramiento en las embarcaciones.

No se puede exigir, a las pequeñas embarcaciones automáticas lo mismo que a los vapores de carga.

Un barco de 6,50 metros debe poder llevar, cuando menos, 8 personas; normalmente de 6 a 7, ó sea una por metro ó fracción de metro de longitud, que es la base que se debe tener para calcular.

Un casco de 6,50 metros, suficientemente sólido, bien preparado y de dimensiones adecuadas (6,40 metros por 0,75 a 0,80 de cruz, y 1,55 metros a 1,60 de vao) no pesa, aproximadamente, menos de 300 kilogramos. Agregándole el motor, el armamento y otros particulares se pasa fácilmente de los 500 kilogramos.

Con cuatro hombres, este tipo de barco debe hacer, con un motor de 6 a 8 caballos, una marcha de 15 kilómetros por hora.—X.

LA PARTIDA DEL PRÍNCIPE ENRIQUE

En vano busca uno detalles de interés acerca del viaje del príncipe Enrique en la prensa alemana, enteramente acaparada por el interés que inspira lo de las tarifas y el rompimiento del Gobierno con los agrarios. Sí, en cambio, que el día 15 saldrá de Kiel. Buen número de miembros de la embajada norteamericana de Berlín irán a despedirle a Bremen. Nada de aparato periodístico, difícil de obtener repentinamente, después de las ruidosas campañas que los órganos germánicos acaban de hacer sobre temas tan significativos como «el peligro americano», «América militante» y otros de igual sencillez, aun teniendo en cuenta que muchos de los suyos de allende el Atlántico desvían por agrado al príncipe ya antes de salir.

SUBLEVACIÓN AFGHANA

Ha sido causa de vivos comentarios en Londres el hecho ocurrido recientemente en Khost (Afghanistan), donde un regimiento entero se insurreccionó, matando a su jefe, lanzando las tropas gritos subversivos y metiendo cincuenta soldados en territorio británico. Es indierpible la alarma que esto produjo en las tribus vecinas, las cuales se han tranquilizado hoy al ver que el regimiento aludido volvió a entrar en orda. Ténesse que ese signo de mal agüero se reproduce, y esto trae preocupados a los ingleses, no sólo por los intereses que en Afghanistan tienen comprometidos, sino por lo que pudiera influir en la marcha de los muy cuniticos que tienen en las regiones fronterizas de aquel Emirato.

POLÍTICA

LA CONCENTRACIÓN

Por sí «pega», los malabaristas de la concentración, aprovechando el interregno de Carnaval, le han dado otro golpe al tema de la crisis a plazo corto, haciendo todo género de mezcolanzas y barajando casi todos los nombres que más suenan en estas combinaciones.

Según esos desocupados, a lo que se tira es a encauzar los sucesos políticos hacia una gran concentración, con salsa liberal, que comprenda a todos los elementos democráticos, sin dejar fuera al héroe anterior, que, según propia declaración, vino a la vida pública poco antes de aquella «gloriosa» y por lo tanto extremo memorable revolución de Septiembre.

Todo lo más que aguardar los que andan, según el dicho vulgar, metidos en el ajo, para llevar a debida sazón estas ensaladas políticas, es a que se apruebe el proyecto de ley sobre pago en oro de los derechos de Aduanas, y si no se prolonga mucho su discusión a la del de la circulación fiduciaria.

Véase la componenda: Presidencia, Sagasta; Hacienda, Moret; Estado, Vega Armiño; Gobernación, Canalejas; Gracia y Justicia, Montero Ríos; Instrucción Pública, Romanos; Agricultura, Puigcerver; Guerra, Weyler; Marina, un veterano vicealmirante de abolengo democrático; presidente del Congreso, Romero Robledo; presidente del Senado, López Domínguez.

Como se ve, esto parece un puñado de confetti multicolor y debe satisfacer las exigencias de los más recalcitrantes. Si con esa concentración no se salva España, será porque estará escrito que se debe perder, como dicen filosóficamente, de las colonias, nuestros más encopetados conspicuos.

¿Programa de Gobierno? Con tales elementos no hace falta; libertad, justicia, administración, economías, en suma, todos los lugares comunes propios y exclusivos de este género de combinaciones.

EL HAMBRE EN LA INDIA

La India inglesa, de donde la Gran Bretaña extrae anualmente muchos millones a costa de la extenuación de aquellos infelices indios, no puede soportar ya sus infortunios.

Millares de personas se mueren de inanición; otras parecen espectros; no hay medio de atender a alimentar una población tan grande que se muere de hambre.

Se han agotado todos los viveres y, para colmo de males, han aparecido grandes ratas que lo devastan todo y atacan a muertos y a vivos. Así es como civilizan los ingleses.

El ministro de las Indias ha enviado una comunicación que pone espanto, en la que dice que la situación que hace tres años era malísima ha empeorado considerablemente, en términos que el hambre se enseña de aquellos inmensos territorios, que muy pronto quedarán convertidos en un vasto cementerio.

La circular de Rampolla

La circular del cardenal Rampolla sobre la democracia cristiana, condensando en nombre de la Iglesia las tendencias a su mejoramiento en lo que pudiera llamarse la redención de las conciencias, ha causado mala impresión.

Dicho documento prohíbe ásperamente a los demócratas cristianos hablar en nombre de la Iglesia. Los católicos, según esa circular, no deben preocuparse de otra cosa que de la reivindicación de los derechos e independencia de la Iglesia, hollados después de la invasión de su poder temporal.

La Iglesia, según Rampolla, no puede contentarse con el modericismo, ni quiere orientaciones nuevas, ni admite aspiraciones espiri-

tuales distintas de las tradicionales, ni en suma, tolera la nueva civilización cristiana que se preconiza como salvadora en la nueva doctrina de la democracia cristiana.

EDUARDO VII Y ROSEBERY

Nadie ignora la antigua y cordial amistad que existe entre Eduardo VII de Inglaterra y el *leader* de los liberales británicos, lord Rosebery. Estos días, han sido muy frecuentes las entrevistas de estos ilustres personajes, y ahora se anuncia, sin duda para borrar la mala impresión causada por el reciente discurso de Salisbury en el *Círculo Conservador*, sobre la continuación de la guerra que lord Rosebery pronunciará muy pronto en Liverpool un discurso sensacional en el que hará declaraciones importantes relativas al cambio de notas entre Inglaterra y Holanda acerca de la campaña sud africana.

Se añade que las relaciones del monarca inglés con sus ministros, sin dejar de ser corteses, son cada día más tirantes.

UNA TROMBA

Sabidos son los espantosos y rápidos efectos de las trombas. Recientemente han tenido ocasión de averiguarlo, a su costa, los desgraciados habitantes de Jerónimo Maszuita (Brasil). La estación que en dicha localidad tiene el Ferrocarril Central ha desaparecido por completo arrastrada, después de arrancarla de cuajo, por una enorme tromba. Ha sido grande el número de víctimas y considerables los destrozos materiales ocasionados por el fenómeno. Los vecinos, aterrorizados, corrieron a encerrarse en el templo, y sólo después de largo rato consiguieron tranquilizarse y percatarse de que volvían a sus casas; tan convencidos estaban de que otra y otra tromba, iban a seguir a la primera, de la cual han quedado tristes recuerdos en Jerónimo Maszuita.

EL PRESUPUESTO Y LOS TOSQUES

Durante la discusión de los presupuestos austro-húngaros, los toshques han levantado energías protestas y declarando que, mientras no se atiende a sus reclamaciones, no hay que pensar en el despacho de otros asuntos vitales para el Imperio. El primer ministro protestó de la intención del Gobierno, de favorecer por igual a todas las nacionalidades de Austria-Hungría, y pidió la cooperación de todas para que llegara a ser ley muy pronto las tarifas presentadas por el Gobierno, ofreciéndose en cambio a robustecer la vida económica de todas aquellas nacionalidades, y a prestarles su decidido apoyo contra las intrusiones posibles del extranjero.

El discurso del primer ministro ha llamado poderosamente la atención de los toshques.

TEMPORAL EN INGLATEERRA

Inglaterra sufrió el sábado los efectos del temporal más terrible que se recuerda haberse desencadenado en la isla de veinte años acá. De todas partes llegan noticias a Londres confirmando que las nevadas han sido extraordinarias en muchos puntos. También en Escocia la nieve ha alcanzado varios pies de profundidad, produciendo averías en te gramos y teléfonos y la interrupción del servicio de ferrocarriles. En el centro de Londres ha durado el hielo tres días. En el río Mersey la navegación ha sido altamente peligrosa, gracias a la densísima niebla, y en Ayreshire (Escocia) los vecinos se han visto obligados a abrir caminos entre la nieve para poder salir de sus casas, cuyas puertas estaban enteramente obstruidas. En Irlanda se han derribado algunas techumbres de edificios, y bajo el peso de las gran tes nevadas.

EL "CELTIC"

El nuevo galgo de la «White Star», el magnífico transatlántico «Celtic», del que alguna vez hemos hablado, zarpó de New York el sábado para un crucero memorable por los mares de Oriente. Poco después de su botadura, el «Celtic» fué ya fletado para tres ó cuatro meses por Mr. F. C. Clark, de Nueva York, al objeto de conducir a un grupo de millonarios yanquis, en viaje de recreo por el Mediterráneo. El número de turistas es de ochocientos, que se han encontrado sin dificultad, debiendo, por el contrario, desahar más de doscientas peticiones de pasaje. El viaje durará setenta y dos días. Los pasajeros han pagado por sus billetes precios verdaderamente fabulosos, y a los cuales, no obstante, pobres europeos, no estamos acostumbrados.

MAL PRINCIPIO

Empiezan a tocarse ya las consecuencias de las reformas económicas, pocas pero malas, iniciadas por el partido gobernante; en el primer mes del corriente ejercicio la recaudación por todos conceptos acusa una baja de dos millones y pico de pesetas. Si la proporción sigue en igual sentido, al fin del ejercicio se habrán recaudado de menos, con relación al ejercicio anterior, de veinte a veinticinco millones de pesetas.

Solo la baja en la renta de Aduanas llega casi a un millón en dicho primer mes, de modo que la liquidación del presupuesto vigente lleva trazas de ser desastrosa.

¿No les dice esto nada a nuestros flamantes higienistas? El sistema de reforzar empíricamente los ingresos, conduce a estos resultados deplorables.

Sin concertar tratados de comercio, sin abrir nuevas fuentes de riqueza, sin encauzar la actividad nacional con leyes de protección, es imposible obtener presupuestos saneados y robustos.

Además, el país ve que el presupuesto de gastos aumenta sin que se cubran las más apremiantes necesidades de la defensa nacional, militar y naval, sin emprender obras públicas, sin ofrecer ningún género de compensaciones reproductivas.

El presupuesto para atenciones y servicios de carácter personal en la administración civil es verdaderamente abrumador; el lujo burocrático aumenta en proporciones inusitadas; el presupuesto entero se va en servicios innecesarios.

Mientras en lo militar y naval se amortiza, se restringe, se economiza y escarifica, en lo civil se derrocha, se despilfarra, se malgasta, sin ton ni son y sin provecho para el país productor y contribuyente.

Así no se puede seguir, señores Neckers. Es preciso metodizar los gastos y crear ingresos verdaderos; de otro modo, y a pesar de tantas y tan bellas teorías de regeneración y nivelación económica, iremos veloz, fatal é irremisiblemente hacia la bancarrota.

Rusia y los Estados Unidos

Cuando, según toda probabilidad, Rusia iba a pactar con China el completo cierre, para todo extranjero que no fuese ruso, de los puertos de la Mandchuria, la intervención diplomática rusa y sin ambages de los Estados Unidos declarando al Gobierno del Czar que no aceptaría ningún tratado lesivo de sus intereses adquiridos en Mandchuria, ha producido, al parecer, su apetecido efecto, y Rusia, advertida de que la intimación habíase hecho de acuerdo con Inglaterra, desistiendo de su plan primitivo, ha procurado indemnizarse con la exclusión de construcción de ferrocarriles y explotación de minas en Mandchuria, creyéndose que Nort América, considerando esto como de secundaria importancia, no opondrá a su logro por parte de los rusos grandes dificultades.

EN LEGIA

LA CUARESMA

Como de costumbre, y después de haber dado su sima al diablo, según el dicho vulgar, los buenos creyentes que tuvieron humor para divertirse con las esturnales de Carnestolendas se disponen con los ayunos, vigiliat y mortificaciones de la Cuaresma a ofrecer al Señor de las alturas su flora natural.

Comienza nuestra «ramada» con las tribulaciones gástricas de potajes y espinacas, que vienen a ser como la llave maestra para penetrar en las regiones celestiales, donde seguramente no tendrán acceso los que sin bula quebranten los preceptos de la iglesia en estos días solemnes de oración y cilicio.

Llega también la época trista de la limpieza del alma, que no pocos tendrán bastante suela, poniendo la conciencia en legía por medio de un detenido y escrupuloso examen que permita ponerla a secar al sol de la verdad cristiana, después de aclarada convenientemente en el chorro de las aguas penitenciales, que se llevan al sumidero todas las impurezas del Carnaval.

La Cuaresma es larga, triste y sombría; pero sin ella no sería posible domar tanto potro como sarcocoles fogosamente por las acedeadas y verdes colinas del pecado, y sin los ayunos y vigiliat no habría forma ni modo de templar los ardores juveniles que todo se arrojan y atropellan.

La gente machucha, resignada con su suerte, temiendo salir mal de su peregrinación por este valle de lágrimas se refugia en la Cuaresma con los previsores bajo un paraguas ante la violencia del chubasco.

Unos por temor, otros por necesidad y todos por precaución van hacia la Cuaresma con las orejas gachas, si vale la frase, confiando desarmar las iras del Omnipotente, justamente irritado por los gatuperios de todo género que es ta débil, floca y pecadora humanidad realiza en el resto del año, suggestionada por la mágica y seductora voz del angel malo.

Recomos, pues, ayunemos, mortifiquemos la carne, limpiemos la conciencia y pongámonos bien con Dios ya que hemos tenido la debilidad de escuchar en estos pasados días de Carnestolendas las malignas insinuaciones del demonio, y esperemos resignados el *Resurrexit* primaveral que con las alegrías del campo y el despertar de la naturaleza nos hará entonar, llenos de regocijo, el grandioso himno a la vida en el esplendente é inmenso templo de la naturaleza, saliendo de la tumba. Cuaresma sedientos de luz y calor como las mariposas de irisados matices, de su envoltura de seda.

Y el que venga atras... que arré, como dijo el otro.

Abol imart.

Los ingleses en Patagonia

En 1865 algunos habitantes del país de Gales emigraron a Patagonia en busca de mejor suerte, y si bien hubieron de pasar muchas penalidades y sufrir no pocas privaciones, levantaron sus reales al punto donde se establecieron y los trasladaron a otra región de la Patagonia, New Bay. Allí fué más propicio el hado y, parte por natural crecimiento, parte por nuevas inmigraciones aquella próspera colonia británica alcanzó la cifra de 2.000 personas de ambos sexos. Pero sobrevinieron luego grandes inundaciones, que destruyeron el valioso producto de su trabajo, aunque sin desanimarlos de momento. La miseria y el hambre, empero, han llegado a ser tan persistentes que se han convertido en estado crónico de aquellos tenacos ingleses; por lo cual se ha iniciado un éxodo en busca de otra tierra prometida, bajo los auspicios del gobierno de la Gran Bretaña.

La botadura del "Queen,"

Créese en Inglaterra que a la botadura del magnífico y poderoso acorazado de combate «Queen», asistirán más de 70.000 personas. Dicha botadura debe efectuarse en Devonport el 8 de Marzo, y, en previsión de este notable acontecimiento, toma ya el Gobierno de la Gran Bretaña medidas de orden público y de toda clase. La última vez en que un miembro de la familia Real bautizó un buque en Devonport fué en Julio de 1898, cuando S. A. R. la princesa Luisa aceptó el papel de madrina del «Queen», primer acorazado que se construyó en aquel astillero. A la ceremonia aquella concurrirían más de 40.000 espectadores. Son ya muchas las habitaciones encargadas a los hoteles de Devonport por los futuros turistas de los condados.

PALACIO DE HIELO

Una de las grandes atracciones de Montreal (Canadá) durante el invierno es el famoso palacio ó castillo construido con grandes bloques de hielo. El magnífico espectáculo que el palacio ofrece al herirle los rayos del sol es verdaderamente indescribible. La belleza de la perspectiva llega al mayor grado cuando a últimos del invierno se verifica un simulacro de asalto contra el castillo, iluminado eléctricamente por dentro y semejando un cuento de hadas. El supuesto enemigo, provisto de innumerables artochas

encendidas, arrojase como una avalancha sobre la fortaleza desde lo alto de la colina, y los encargados de la defensa contestan disparando miles y miles de cohetes que estallan en el aire y caen sobre los asaltantes convertidos en lluvia de oro.

DIVAGACIONES

RADICA Y DOADICA

Para el sabio cirujano que, alentado por un sublime sentimiento de humanidad, ha conseguido romper las ligaduras que unían a las desgraciadas gemelas indostánicas Radica y Doadica, burlando de este modo los feroces caprichos de la Naturaleza, y convirtiendo en seres libres y felices a las dos desventuradas cuya única misión, hasta ahora, en la tierra, había sido exhibir su monstruosidad a la curiosidad de las gentes, para enriquecer al empresario que las explotaba; para ese médico ilustre, entendemos que todos los elogios y todos los honores que se le tributen, resultarán pequeños ante la magnitud de su obra.

Subsiste, sin embargo, en pleno siglo XX, y sirviendo de escándalo y de vergüenza para la civilización, un fenómeno aun más lamentable y doloroso que el representado por las dos gemelas indostánicas, porque alcanzan las consecuencias de este a millares de seres a los cuales las fuertes ligaduras que les unen a los siglos de retroceso y de barbaria hácenlos desgraciados al impedirles emprender ligera y segura marcha por el camino de la prosperidad y del progreso.

Inútilmente buscan desde hace muchísimo tiempo las víctimas de ese raro fenómeno que en la culta Europa causa sus estragos al sabio cirujano que ha de seccionar los músculos inútiles que producen todas sus desventuras. Desgraciadamente la ciencia que ha enseñado los medios de procurar la curación del individuo no ha alcanzado todavía a descubrir el específico maravilloso capaz de hacer la felicidad de los pueblos.

¡Quiera el Todopoderoso que pronto aparezca un decidido y sabio cirujano que, librando a España de la terrible impedimento representada por rutinas y rancias preocupaciones, impropias de la época presente, la permita salvar en corto plazo la inmensa distancia que la separa de otras naciones que hace ya largo tiempo encontraron a su mágico salvador.

José de Mesa.

ARMADA RUSA

El día 4 de este mes partió de Cronstadt para Filadelfia un destacamento de 221 hombres, a fin de completar la dotación del crucero acorazado «Ketrivian». Los cuatro nuevos torpederos «Paon», «Faisan», «Cygne» y «Pelican», construídos en los astilleros de la Compañía Báltica del Neva, irán pronto a incorporarse a la escuadra rusa del Mar Negro; y si no ocurre novedad, en la próxima primavera estarán en condiciones de hacer pruebas de máquinas los nuevos cruceros acorazados «Imperator Alexander III» y «Osliab» y el nuevo crucero de primera clase «Aurora».

Háblase además de otros buques, cuyos nombres no se citan, cuya construcción está encargada ó va a encargarse al extranjero en breve plazo, y cuyas circunstancias los pondrán al nivel de los más perfeccionados.

DELIMITACIÓN DEL NIGER

Saben nuestros lectores que ha sido más de una vez origen de rozamientos diplomáticos la falta de delimitación precisa de las posesiones que ingleses y franceses tienen a orillas del Níger. En más de una ocasión se ha hablado de la conveniencia de que fuera revisado el acuerdo franco británico de Junio de 1893; pero ahora, según parece, no quedará todo en palabras, pues, contra lo insinuado por varios periódicos de la Gran Bretaña, afirma el *Elclair*, de París, que han empezado ya de un modo formal los preliminares para las negociaciones de los Gabinetes de uno y otro país, siendo seguro que éstas se realizarán con alguna lentitud por la índole del asunto y lo delicado de muchos de sus aspectos, tanto para la nación de acá como para la de allá, del Canal de la Mancha.

La primera escuadra que necesitamos

Determinación de la escuadra que España debe primeramente construir.—Características del buque de combate que más nos conviene y su coste aproximado.—Submarinos.—Conformidad de pareceres respecto que la obra de la defensa nacional debe empezarse por la construcción de la escuadra.

Supongamos, para precisar las ideas, que en los actuales momentos dispusiésemos de una escuadra compuesta por nueve acorazados, tipo «Habsburgo» (1), y treinta ó cuarenta torpederos.

Pues bien, con una escuadra así, situada en el Estrecho y que tuviera en su puerto militar de refugio, Ceuta, provisiones necesarias y abundantes.

(1) El ilustrado teniente de navío Sr. Sobriñi, proponía en su memoria *La defensa nacional* diez acorazados del tipo «Monarch» (austriaco) con igual objeto, pero cuando aquel trabajo se publicó, aún no existía el tipo «Habsburgo», muy superior al «Monarch», y por el que, sin duda, hoy creo estaría tan competente oficial, prefiriendo nueve de los primeros a diez de los últimos.

En los tipos «Wien» y «Monarch», se ha escarificado, además, bastante la potencia militar, por la exagerada disminución de tonelaje, que nunca debe llevarse más allá de los límites que toleran otras condiciones, tan importantes como, por ejemplo, la velocidad, que también en esos acorazados es pequeña para que puedan tomar la ofensiva, cuando lo aconsejaren las circunstancias, siendo, además, peligrosísimo el aventurarnos solos en una travesía, puesto que su velocidad es menor que la velocidad promedio de las escuadras modernas, y se exponen a ser cazados y destruídos por un enemigo superior,

dantes de carbón y además, sería poco menos que imposible que ninguna nación, exceptuando a Inglaterra, pudiese forzar el paso con su escuadra. Hasta Francia, cuyo poder naval es muy superior al de las restantes, se vería imposibilitada de pasar al Mediterráneo, ó viceversa, puesto que para lograrlo, contrariando nuestras fuerzas, tendría que apelar á sus buques de la reserva y, abandonando sus costas (lo que no es concebible), concentrar sus acorazados en el Estrecho, que sólo así podrían pasar, y sufrirían grandes descalabros, que le ocasionarían nuestra escuadra; la que, guardadas sus espaldas por la plaza de Cádiz, no tendría inconveniente en aventurarse, por poco tiempo, á tomar la ofensiva contra otra superior.

Claro está, por otra parte, que Francia no se arriesgaría nunca en una guerra á tal empresa en la que, además de exponerse á perder algunas unidades de combate, obtendría poco cambio ventajoso de la situación, puesto que, no porque llegase á pasar toda su escuadra, nosotros dejaríamos de seguir interceptando con la nuestra toda comunicación militar y comercial. Esto, además, no son sino hipótesis conjeturas que huelga hacer, puesto que Francia no había, en modo alguno, de enviar, caso de un conflicto, todo su poder al Estrecho, abandonando la nación completamente; y el hecho real sería que dicho Estrecho quedaba, por tanto, prácticamente obstruido, con todas las trascendentes consecuencias que tal hecho supone.

Al determinar una escuadra que podría obstruir eficazmente el Estrecho, hemos fijado el tipo *Habsburgo* para los acorazados, porque nos parece, debido á sus condiciones en todos los órdenes, que es el buque de combate más aconsejable para España de los hasta el día construídos.

Pero igualmente, que éste hubiera podido elegirse otro cualquiera moderno de equivalente poder militar y semejantes condiciones, puesto que no cabe duda de que el buque convisivo para nosotros, en la actualidad, es de tipo análogo al indicado; y las características de aquél, por el cual realmente se debe optar, están bastante determinadas por las circunstancias siguientes:

Distancia de Cádiz á Cartarias, 750 millas; ídem de Ferrol á Canarias, 1.200 millas. Luego con un radio de acción de 1.200 millas á toda fuerza hay suficiente. Pues siendo así, á velocidad económica podrían dichos buques ir hasta América en caso preciso.

Poderes ofensivo y defensivo. Los suficientes para hacer frente á los grandes acorazados. Velocidad.—La de una milla más que la velocidad promedio de las escuadras modernas. Es decir, que con 19 millas prácticas habría suficientes.

Artillería.—Calibres: El mayor de 24 centímetros, pues es casi tan poderosa como la de calibres superiores y pesa mucho menos, siendo más manejable. Alemania, Austria y otras naciones es la que últimamente han adoptado como más gruesa para sus buques.

El mediano: De 16 centímetros al menos, pues la de calibres inferiores ya no resulta eficaz ante las corazas Krupp y Teral.

El pequeño: Los usuales de tiro rápido, en artillería ligera.

Precisado ya, por las anteriores condiciones, se viene á parar á un buque acorazado como conveniente para España, de características muy aproximadas á las siguientes:

Tonelaje: 7.500 toneladas.

Poder ofensivo: Tres cañones de 24 centímetros, unos 10 de 16 centímetros y unos 20 de tiro rápido.

Defensa: Uno 30 centímetros ó 25 en los cañones y costado y 6 centímetros en la protección (cubierta).

Velocidad: 19 millas.

Carbón: El preciso tan sólo para navegar 1.200 millas á toda velocidad.

Pasemos ahora al punto capital, ó sea el del coste de este acorazado supuesto. Para ello, y partiendo de bases lógicas, veamos á lo que sale la tonelada de acorazado de tipos análogos. Fijándonos para ello en los ya mencionados austriacos, tipo «Wien» y «Habsburgo», vemos lo siguiente:

Toneladas: El «Wien» 5.550; coste en francos: 8.500.000; el «Habsburgo» 8.340; coste en francos: 12.000.000. Luego sale la tonelada á 1.531 francos y 1.438, respectivamente. (1)

Como resultado de estos datos, y en atención al procedimiento que creo España debe de seguir para la construcción de sus buques, me parece que se ajustaría bastante á la realidad el presupuestar 1.500 pesetas por tonelada de acorazado, y si éstos, según lo ya dicho, habían de ser de 7.500 toneladas, resultaría 7.500 x 1.500 pesetas = pesetas 101.250.000.

El gasto ahora un estudio aproximado de lo que nos costarían los torpederos de que antes se habló como complemento á la escuadra para el objetivo indicado.

Con 10 torpederos sumergibles se consigue mucho más que con 60 de los que no lo son, y para el objeto de obstruir militarmente el Estrecho, un complemento de 8 submarinos á la escuadra de los 9 acorazados que supusimos, respondería satisfactoriamente al fin que nos conviene perseguir, siendo muy superior la fuerza material y moral que de ese modo se lograría á la que proporcionarase otra escuadra con muchos torpederos, si éstos han de ser de los insubmersibles, que tanto tienen que temer de los *deck-eyes*.

El problema de los submarinos, resuelto ya por varios, no lo ha sido sin embargo más que en dos naciones, Francia y los Estados Unidos (2).

En la primera de ésta hay varios tipos de máquinas infernales de esta especie que corresponden á otros tantos inventores, y en los Estados Unidos parece ser que sólo hay una, cuyo funcionamiento puede considerarse solución del problema.

Inglaterra, que no sé debido á qué causas hace ya algún tiempo que deja de llevar la voz cantante en cuestión de novedades marítimas, hasta el punto de haberse dejado ganar el record de la velocidad, que hoy es de Alemania, se preocupa seriamente del actual estado de cosas; pues Francia, que dentro de poco terminará la construcción de un crecido número de submarinos, se coloca en una perspectiva nada tranquilizadora para Inglaterra, cuyas formidables escuadras se verán en lo sucesivo sin saber qué medida tomar para evitar un desastre á que pueden verse expuestas.

Pues imagínese el apuro de un almirante en su escuadra cuando acorchen á ésta buques invisibles que de un momento á otro, pueden volar con sus torpedos.

No siendo posible contrarrestar submarinos con submarinos, y desconociéndose los medios con que aminora la eficacia de estos peligrosos buques, Inglaterra, á pesar suyo, se ha tenido que limitar á ponerse en condiciones que le permitan devolver golpe por golpe, á cuyo objeto se ha estudiado por el inventor norteamericano para construir submarinos que dentro de poco también tendrá, pero con cuya adquisición, en modo alguno deja, ni con mucho, garantido su Poder Naval, que hasta hace poco nunca tuvo de qué temer.

Ua submarino, después de pagada la patente de invención, cuyo precio convencional puede ser más ó menos grande, viene á costar solamente unos 400.000 francos, y si á esto se une lo reducida que es su dotación, se juzgará fácilmente de las inmensas ventajas que dicha clase de buques tienen sobre todos los procedimientos conocidos para defensa de las costas.

Puede asegurarse que no pasarán muchos años sin que todas las naciones tengan bien defendido su litoral, debido á la invención de los torpederos sumergibles, y en España, cuya costa y sus ciudades abiertas al mar, precisan muchos millones para una regular defensa, puede decirse que estamos de enhorabuena, pues ya, con poco dinero, es posible conseguir que no se nos acerquen los acorazados enemigos, á cuya merced hoy estamos, ante la menor sombra de conflicto.

Los submarinos, como todas las cosas que el hombre ha inventado y construido, son, sin embargo, defectuosos en un principio; pero resalta como lo está la parte capital del problema, y teniendo en cuenta los conocimientos que hoy se poseen de la ciencia y la industria, no cabe dudar que bien pronto se construirán dichos buques con todo lujo de detalles y perfecciones, lo cual es de presumir suceda antes de un par de años, siendo entonces cuando España debe adquirir la patente del sistema más aconsejable para dicha clase de torpederos, construyendo inmediatamente el número de éstos que determine el serio estudio de un buen plan de defensa.

Mientras tanto se podría ir construyendo los nueve acorazados de que ya hipotéticamente hemos hablado, y cuyo coste, además de no ser excesivo, sería un gasto que, no solamente respondería á un plan y objetivo, sino que, además, reportaría, en mi concepto, grandes beneficios materiales á la nación, cuyas industrias siderúrgicas podrían adelantarse notablemente, protegidas por el Gobierno, que en su natural lealtad con su mano protectora, aunque, como es consiguiente, no haciendo ó inconsideradamente sino con su cuenta y razón.

Según lo ya dicho, y desentando lo que importase la patente de invención, ocho submarinos costarían unos 3.000.000 de francos, cantidad que, sumada al coste aproximado que se calculó para los nueve acorazados de referencia, da un total no muy excesivo, y que es lo menos que podemos invertir en material flotante de guerra para que éste responda á algo.

Invirtiéndose en escuadra los 101.000.000 de pesetas que, partiendo de bases lógicas, se deducen para precio de los nueve acorazados, dicho se está que no con eso ya tendríamos el Poder Naval que precisamos; pero como éste, si ha de llegarse á él, hay que construirle empezando por alguna parte, nada más natural que hacerlo partiendo de construcciones que, por su manera de ser, formen desde luego el término un conjunto de fuerza eficaz á algún fin; pues proceder de otro modo sería tan poco sensato como si, para equiparse una persona que estuviera desnuda, empezase por dedicar sus primeros recursos á la compra de guantes, bastones y corbata.

La más elemental prudencia aconseja que la obra de la defensa nacional debe empezarse por la construcción de las defensas móviles de costas, ó sea de escuadras, y es esta una verdad innegable, que no sólo creen los oficiales de la Armada, cuyas opiniones podría alguien acaso sospechar interesadas, sino que también la reconocen los oficiales de distintas armas del ejército que se han ocupado de la cuestión.

El distinguido y competente capitán de Artillería de Ejército D. José Cavada, en su recomendable Memoria acerca de la Marina en España, que fué publicada hace un año, dice, enlazando otra obra de un ingeniero sobre el mismo tema, que «España podrá vivir sin grandes ejércitos, pero no sin grandes escuadras».

Lo cual está de conformidad con otra buena publicación sobre el mismo asunto y de la misma fecha, á la que su autor el capitán de Caballería D. Francisco de Francisco y Diaz, puso el siguiente lema:

«La causa de la decadencia de España es la falta de Marina de guerra.»

El sabio teniente coronel de Ingenieros señor Banus, dice en su tratado de estrategia lo siguiente, entre otras cosas referentes á la importancia de la Marina militar:

«Fomentar la Marina es uno de los primeros deberes de todo Estado, etc.»

El mismo autor dice que:

«El primer elemento necesario, indispensable, para defender una costa es una escuadra...»

Y también esto otro:

«La defensa móvil marítima debe ser, pues, el alma de las costas.»

A estas opiniones podrían agregarse otras muchas, no ya sólo de militares, sino hasta de hombres civiles que se han ocupado de la cuestión previo estudio de la misma. Mas como quiero que eso, de que la defensa nacional hay que empezarla por la construcción de escuadras, sea ya muy clara, suponemos que con lo dicho sobre el particular, basta.

Ahora bien; las escuadras y todo proyecto de fuerzas navales ha de comenzarse por los acorazados, punto en que todos los técnicos están conformes y de acuerdo con lo que una gran autoridad en la materia, Lord Brassey, dice en su Anuario naval de 1888, página 473, y es que:

«En todo programa de nuevas construcciones ha de comenzarse por los buques de combate.»

En resumen: que en consideración á todo cuanto precede y dada nuestra situación y circunstancias, es mi humilde opinión que España debe comenzar la obra de su defensa nacional por la construcción de nueve acorazados bastante análogos al *Habsburgo* (austriaco), y que se amolden en cuanto sea posible á las necesidades que los demandan.

Ramón Bullón.
Alferez de navio.

TELEGRAMAS
(DE LA AGENCIA FABRA)

La Bolsa. París 11.
Exterior español: 78'37 (Clausura).
3 por 100 francés: 101'25 (Apertura).
» 101'25 (Clausura).

Londres 11.
Exterior español: 77'50 (Clausura).
Berlín 11.

El Banco del Imperio ha bajado el descuento á 3 por 100.

Rampolla Papa? París 13.

El periódico *Le Journal* dice que sabe con referencia á un prelado recién llegado de Roma que el Papa considera indispensable la continuación de su política para los altos intereses de la Iglesia y que ha poco indigó á sus consejeros que si fuese necesario designaría el nombre de su sucesor.

Añade el expresado diario que no sería de extrañar que el Papa designase como sucesor al cardenal Rampolla.

Transmitimos esta noticia á título de información, á pesar de que la segunda parte de la misma no parece verosímil.

Yacimientos de oro. París 13.

Al decir de los periódicos rusos, son en extremo ricos los yacimientos de oro descubiertos en Siberia en uno de los afluentes del río Sibi ka. Se están preparando expediciones para explorar dichos yacimientos.

mo ricos los yacimientos de oro descubiertos en Siberia en uno de los afluentes del río Sibi ka. Se están preparando expediciones para explorar dichos yacimientos.

NIEVE

(A la hermosa señorita Matilde Covarrubias y Tamayo.)

La nieve, en su descenso pausado y constante, iba cubriendo las hojas de los árboles del jardín, dándoles un aspecto fantástico.

Desde un confortable gabinetito del hotel, Magdalena y Juan, esposos octogenarios, contemplaban la nevada y, silenciosos, tal vez entristecidos, recordaban su pasado buscando en él alguna nota alegre.

—Anda, Magdalena, añade un tronco al fuego; tengo mucho frío.

—Y yo también. ¡Qué triste es el invierno!

—¡Es verdad, muy triste! Y lo más triste es pensar que para ciertos inviernos no existe primavera. Nosotros, por ejemplo, que hemos llegado al invierno de la vida, no encontraremos ya un cambio de tiempo, un período feliz que nos devuelva las energías que los años nos han robado, y las ilusiones que, como hojas secas arrastadas por el huracán, han huido, dejando su puesto al horrible esqueleto de la realidad.

—¡Jesús, hombre!—me hablas en un tono tan lúgubre, que cualquiera creería que estamos al pie de la tumba. ¿Que somos viejos? Ciertamente; pero aún podemos vivir algunos años, y seguiremos teniendo ilusiones.

—¿Ilusiones? ¡Ninguna!

—¿Quieres engañarte á tí mismo. Vamos á ver: ¿no crees tu que nuestro nieta Carlos llegará á ser un militar bravo entre los bravos, un héroe ante el peligro?

—¡Oh, de eso no tengo duda! Valiente lo es, y si llega un día en que tenga que batirse con el enemigo ó confirá á sus sienes la corona de la victoria escuchando las ovaciones de sus compatriotas, ó encontrará en la lucha la muerte del mártir que se sacrifica por la religión y su patria.

El anciano se erguía y gesticulaba, entusiasmandose al hacer la apología de su nieta.

—Sí, pero es sólo en cuanto á él; respecto á mí no conservo ya ninguna.

—Pues, oye, Juan; si mirando al porvenir lo ves todo tan negro corremos los ojos, y allá en las recondecidas de la imaginación, goceámonos recordando el pasado que tan bueno ha sido para nosotros.

—Eso sí; nos hemos querido y seguiremos queriéndonos como pocos esposos se quieren; con un amor dulce, sentido, de esos que elevan el alma al cielo, buscando en él la excelcencia de la divinidad.

Aún me acuerdo (porque ciertas cosas no pueden olvidarse) de aquel verano tan encantador, durante el cual nuestros amores fueron un verdadero idilio. Parece que te estoy viendo, tan hermosa, tan modesta, jugueteando por el jardín de casa de tus padres, corriendo en persecución de las mariposas que libaban el néctar de las flores.

Yo también, perdiendo la seriedad que debía darme mi uniforme de cadete, jugaba contigo y otras veces te leía algunos versos míos que, aunque malos, te gustaban mucho.

—Aún los conservo;—dijo Magdalena.

—¿De veras?—exclamó el anciano con entonación indefinible.

—Entre las hojas de mi devocionario los guardo.

—Anda, tráelos, Magdalena. ¡Es uno tan feliz con esas cosas!

Magdalena trajo el devocionario, y aquellas pobres vejetas, atorladas como novias en pleno idilio, leyeron por dos ó tres veces los versos, produciendo en sus ánimos la lectura de ellos, igual impresión que sesenta años antes.

La anciana volvió á guardarlos en el libro de rezos, y sacó de él varias hojas de violetas. Amarillentas estaban por la acción del tiempo, y tan secas, que al tocarlas se partían; por eso, y por considerarlas Magdalena como una reliquia, como un emblema de amor, las tocó con mucha suavidad, onal si temiera que al romperse aquellas hojas se rompiera también la dulce poesía de sus octogenarios amores.

—¿Recordas, Juan, la historia de estas violetas?

—¡Ya lo creo! Un día en que nevaba, como hoy, estábamos los dos en aquel jardín que con justicia llamábamos nuestro paraíso. Nos habíamos refugiado en el cénador huyendo del temporal, cuando tú te acordaste de estas pobres flores y con una exclamación maternal, digiste:

—¡Ay, Juan, cómo se estarán mojando las violetas! Y los dos corrimos á quitar la nieve que las cubría y por mi mano corté esas que te di...

—Y que desde entonces conservo;—concluyó la anciana.

Al llegar el matrimonio á este punto de su conversación, les interrumpió la presencia de Carlos y Enriqueta, sus dos nietos, que eran primos entre sí.

Ambos venían del jardín, donde habían pasado casi toda la tarde haciendo figurillas con la nieve. Entraron en el gabinete de sopetón, corriendo como si los persiguieran; era que venían jugando.

Los dos abrazaron á los viejos, y continuando la conversación que ellos traían, dijo Enriqueta:

—¿Verdad, abuelito, que está muy bien lo que Carlos ha hecho?

—Digan ustedes que ha sido ella, —No, que fuiste tú.

—Pero á tí se te ocurrió primero.

—Sepamos qué es ello; explícate loquilla, que si sigues hablando no habrá medio de que nos entendamos.

—Pues verá usted; esta mañana, como de costumbre, saqué al balcón el jaulón de los canarios, y después, cuando empezó á nevar, no me acordé de ellos, ¡pobrecitos! y con Carlos he estado más de una hora en el jardín haciendo figuras de la nieve, y fué él el que se acordó de los pajaritos, diciendo que se habrían helado, y comenzó á recoger el jaulón; por fortuna á ninguno le ha pasado nada.

—No hagan ustedes caso; fué ella la que, con la angustia del que ha causado un grave mal involuntariamente, exclamó:

—¡Mis pobres canarios! ¡Si se habrán muerto!

—¡Como nosotros!—dijo gozosamente el abuelo.

Y Magdalena les refirió la análoga escena que sesenta años antes había tenido lugar en el jardín de su casa.

Los nietos, prodigando miles de zalamerías á los viejos, lograron enternecerlos hasta el punto de hacer huir de sus ánimos la tristeza que en un principio les produjo la nevada.

—Con vuestros alegres charlotes habéis conseguido quitar la nieve que empezaba á cubrir nuestras almas,—dijo Magdalena.

—Es verdad,—contestó Juan.—¡Volvemos á ser violetas!

Llegar á los ocheta años profesando á la mujer amada un cariño tan puro y tan grande como el que se tenían los dos viejos de mi cuento es la aspiración constante de mi alma. Para llegar á esa edad, querida Matilde, hace falta andar mucho terreno en el camino de la vida. Ese camino es accidentado, solitario y obscuro; pero si una mano amorosa sostiene la linterna que con sus resplandores nos ha de dejar ver los peligros de la vida, fácil es llegar al fin de la jornada sin precipitarse en el abismo. Para mí esa luz existe, y no es una luz débil, sino poderosísima, refundente: la de los dos luceros que concentran su brillo en tus pupilas.

Miguel Sánchez de las Matas.

TRIBUNA LIBRE (1)

¿Qué escuadra debe construir España?

Esta pregunta que demanda la solución de un problema de trascendental importancia para nuestra Patria, ha sido hecha muchas veces y siempre contestada por opiniones de los más sabios escritores navales con que contamos en la actualidad. Más á pesar de ser tantas y tan buenas las respuestas que hasta ahora se han dado, no se ha podido llegar á un acuerdo entre los que de tan importantísimo asunto se ocupan, pues cada uno propone una marina de distinta importancia que el anterior. Hay sin embargo, en todas las obras que se han publicado referentes á la Marina que debe constituir nuestro futuro poder naval una idea común, una opinión con la cual se muestran conformes todos los escritores: la de que la escuadra que sea de construirse lo antes posible, pues si no quisiera servir para evitar los desastres que amenazan á la noble y desgraciada nación española.

Urgia, pues, que se tomara una resolución, que se iniciara una idea, en una palabra, que se empezara de algún modo á preparar todo lo necesario para decidir el plan de construcción de la nueva flota.

Esta resolución, este avance importantísimo ya se ha dado, con la reciente creación de la Junta para la construcción de la nueva escuadra, creada por Real orden de 22 de Enero próximo pasado.

Forman dicha Junta, personas que por sus vastos conocimientos referentes á Marina, hacen esperar, que sus trabajos sean de positivos resultados para la marina de guerra más á pesar de eso y de confiar en que el plan por dicha Junta propuesto, se há de adaptar á las necesidades de la España marítima, creemos que sería sumamente conveniente que todos cuantos se interesan por el porvenir de nuestra gloriosa marina, se fijaran en su opinión en estas páginas, á fin de que el plan de la nueva escuadra fuera perfecto, como resultado de tantas y tan buenas opiniones como habían de darse. Nosotros creemos además que es deber ineludible de todo buen español, el emitir su opinión acerca de los asuntos que al engrandecimiento de la Patria se refieren; impulsándole á ello dos poderosos argumentos, que son: el que la opinión por él dada no sirve para el objeto con que fué emitida, no ha perdido nada, puesto que ha dado su sincero parecer inspirado solo en el deseo de trabajar por la prosperidad nacional; y si por un caso, sirva para algo que satisficiera tan hermosa para el que es buen patriota!

Y como solo hemos anotado estas líneas para justificar nuestra intromisión en asunto de tal importancia, como es la construcción de la nueva escuadra, vamos á indicar nuestra opinión acerca de él partiendo de una base esencialísima: que las Cortes concedieran crédito suficiente para construir los buques que opinamos deber constituir nuestro futuro poder naval.

Esto del crédito es necesario para llevar á la práctica los acuerdos de la Junta antes mencionada, ha de ser el obstáculo más grande que se ha de encontrar por la fuerte oposición que han de hacer (ojalá nos equivoquemos) parte de las mencionadas Cortes. A esto sólo tenemos una cosa que decir: que tengamos presente los que voten en contra de la concesión de créditos para nuevas construcciones navales, que si por sus votos es desechado dicho proyecto y no se hace Marina, no pasará mucho tiempo sin que tengamos que pagar muchos más millones á otro Gobierno que no sea español, y que en vez de pedírselos por favor se los quitará por la fuerza.

Y como no podemos crear, pues nuestro patriotismo se resiste á admitirlo, que haya españoles que voten en contra de un proyecto que es la salvación de la Patria, no insistimos más en este punto, pasando desde luego á proseguir nuestra principal tarea, en la sagrada, de que se concediera el crédito que fuese necesario, para la nueva Marina.

Al examinar las listas de las Marinas extranjeras, tanto de Europa, como de América y Asia, no nos sentimos sugestionados por una nueva Marina compuesta de gran número de buques, de diferentes clases; antes por el contrario, deseáramos que la escuadra que se construyese fuera no muy numerosa, pero sí fuerte y adecuada á las necesidades de España.

Comprendemos muy bien que los guardacostas, cruceros acorazados y cruceros protegidos son de grande utilidad y deben de figurar en las listas de la Marina de importancia; pero deseáramos que nuestra Patria, por razones de economía, no construyese ningún buque de las mencionadas clases, y si fuertes acorazados y numerosos torpederos, á los que podría y debía añadir un número regular de cruceros coraceros de tipo mediano y de la mayor velocidad, y media docena de buques escuelas, transportes y carboneros, todos los cuales, son los únicos que necesita nuestra Marina de guerra para cumplir su cometido, y los cuales deben construirse cuanto antes.

Acerca de los buques que deberían tomarse como tipos para las nuevas construcciones, discrepamos algo de lo mucho y bueno que hasta ahora se ha dicho sobre la materia. Sin disgustarnos, no hay tipo de acorazado de combate que es el que necesitamos; que nos satisfaga por completo, pues sólo uno, el tipo «Regina Elena», de la Marina Italiana, nos parece el más aceptable, y sin embargo no nos acaba de convencer, pues hay otros más poderosos, y España, ya que pocos, debe construir los acorazados más poderosos del mundo, pues opinamos que, al reconstituir nuestro poder naval, debemos hacerlo sobre una base muy sólida, más por el

(1) El Diario de la Marina no se hace responsable de cuanto contiene esta sección.

poder que por el número; y por lo tanto, proponemos un nuevo tipo de acorazado de combate, para modelo de los que debían construirse. Y como solo es este el buque de nuevo tipo que proponemos, vamos á indicar el número total de buques que deben formar nuestro poder naval.

El plan de nueva escuadra que proponemos es el siguiente:

12 acorazados de 14.000 toneladas (nuevo tipo); 12 cruceros-coraceros tipo «Vovith» de 3.000 toneladas; 50 torpederos de 60 á 150 toneladas; 2 buques-escuelas, mixtos de vapor y vela, de 2.500; 2 transportes de 4.000 toneladas y 2 buques-carboneros de 10.000 toneladas, ó sea un total de 80 buques de guerra, suma que tal vez parezca muy exagerada á primera vista; pero tengáse presente para ulteriores determinaciones que la Marina de Inglaterra cuenta con 225 buques acorazados, Francia 103, Rusia 66, Italia 40, Alemania 72, los Estados Unidos 62, el Japon 32, Austria 27.

Nos parece que, después de examinar estos datos, no parecería enorme la marina que proponemos; pues, repetimos que los buques pertenecientes á las ocho naciones mencionadas son todos protegidos, y si vamos á construir una escuadra que tenga que huir de todas las demás, más vale que no hagamos nada. La escuadra que proponemos, nos serviría para representar dignamente entre las demás del mundo, y para tener defendidas eficazmente nuestra Patria y las pocas pero preciosas pesceones que aún poseemos, por misérics cordias de las demás naciones.

Con la posesión de la escuadra proyectada, no tendríamos que temer por un ataque á nuestras costas, ni por la seguridad de nuestra independencia (hoy día muy comprometida por la falta de Marina de guerra), pudiendo por lo tanto los gobiernos dedicados por entero á convertir á España en una gran nación, como corresponde á nuestra Patria por su gloriosa historia y por nuestra magnífica situación geográfica. Y ahora vamos las condiciones de los nuevos acorazados que se proponen, cuyo coste sería de 372 millones de pesetas, quedando todavía 132.750 pesetas para las restantes construcciones, pues el crédito para la nueva flota sería 504.750.000 pesetas, distribuidos en cinco años, pues es imposible retardar por más tiempo la posesión de la nueva marina.

Los 12 acorazados, base principal de la escuadra, tendrían las mejores condiciones marítimas posibles, estando contruados para navegar en mares tempestuosos; su desplazamiento en carga máxima sería de 14.000 toneladas. Tendrían dos palos militares con una cofa y una plataforma para un proyector, en cada palo; tres chimeneas, dos torres basetas, una á proa y otra á popa, cuatro torres más pequeñas y un reduto central sobre la cubierta principal.

Sus medios defensivos serán:

Una coraza completa, corrida de popa á proa, con una altura de cuatro metros en las extremidades, y hasta la cubierta principal en el centro para proteger á la batería de grueso calibre. Esta coraza se extendería también bajo la línea de flotación en 1,50 centímetros. El espesor será de 10 centímetros en las extremidades, 15 en toda la línea de flotación y 30 en el centro. Las torres de popa y proa van blindadas con planchas de 20,5 centímetros de acero Krupp que será el de toda la coraza, y las de babor y estribor con planchas de 20 centímetros.

La torre del comandante tendrá una protección igual á las torres barbetas, y los tubos de cañones llevarán un blindaje de 15 centímetros de igual acero. La cubierta protectora tendrá 10 centímetros de espesor, é irá apoyada en el canto inferior de la cintura. Y finalmente, el reduto central sobre la cubierta tendrá un espesor de 11 centímetros, y la tubería contra incendios irá blindada de igual manera, excepto en los de mayor peligro que llevará un blindaje de 15 centímetros.

Los medios ofensivos serán:

Dos piezas de 30,5 centímetros, sistema Krupp, en las torres barbetas de popa y proa; ocho cañones de 20 centímetros y tiro rápido, en los cuatro torres pequeñas (dos á cada banda), colocados por parejas; 20 cañones de 14 centímetros y tiro rápido, en la batería principal, diez en cada banda.

Esta distribución sería: seis al centro, y dos á cada uno de los extremos de las piezas, de 20 centímetros; ocho cañones de 75 milímetros de tiro rápido, distribuidos: cuatro en los extremos de popa y proa; dos, en el puente de proa y dos en el de popa; diez ametralladoras (cuatro en las cofas) de pequeño calibre, distribuidas convenientemente, y cuatro tubos lanza torpedos, bajo la línea de flotación, protegidos por la coraza, é instalados: dos á proa y popa y dos á babor y estribor.

El estudio de las máquinas de estos buques, y de sus demás condiciones, así como su comparación con los mejores que existen, serán objeto de otro artículo.

Leandro de Alosson.

NOTICIAS

Hay hace un año que dejó de existir el eminente poeta D. Ramón de Campoamor, cuyo recuerdo, engrandecido con la muerte, vivirá eternamente entre nosotros.

Hay á las once de la mañana ha tenido lugar en Palacio Capilla pública.

Han sido nombrados: director del Hospital de María del Ferrol, el subdirector de Sanidad don Francisco Elvira Sánchez; segundo jefe del mismo, D. José María Solís, y jefe de Sanidad del departamento, D. Diego Rodríguez Rendón.

A consecuencia de un desprendimiento en el tejat del Valenciano (término de Tetuán) quedó envuelto entre la tierra un obrero llamado de Leandro Ramo, á quien extrajeron ya cadáver.

Telegrafían de Suiza que en el duelo verificado á pistola entre el conde de Joernadoren y el príncipe Galitzin, quedó éste gravemente herido.

S. M. la Reina ha pasado ayer en coche cerrado, acompañada de la infanta María Teresa, por algunas calles del centro.

Ayer llegó á Madrid el gobernador civil de Sevilla Sr. Manzano.

Embarcadero de minerales

Se ha concedido a D. Francisco Martínez Rodas, como presidente de la Sociedad Anónima Minas de Oca, la autorización que solicita para construir un embarcadero de minerales en la ría del Guadalquivir, frente a San Antonio de Aznalfarache, aprobándose, asimismo, el cuadro de tarifas que acompaña, únicamente en lo que se refiere a minerales, mármoles, cales y tierras de todas clases.

Ultima edición

Telegramas de la tarde

La Bolsa. París 13. Apertura de la Bolsa de hoy: Exterior español: 78,45, 78,72 y 78,80. 3 por 100 francés: 101,27. Londres 13. Exterior español: 77,62.

Vapor correo.

Hoy ha zarpado de este puerto para el de La Guaira, el vapor de la Compañía Transatlántica «Montevideo».

Los desafíos en Alemania.

Los periódicos alemanes publican detalles acerca del curioso debate que se suscitó en el parlamento alemán sobre la cuestión de los desafíos.

La enfermedad del sueño.

Las noticias que se reciben del Alto Congo consignando que sigue causando verdaderos estragos la enfermedad epidémica del sueño.

El tratado anglo-japonés.

La publicación del tratado de alianza entre la Gran Bretaña y el Japón es objeto de animados comentarios y constituye el tema principal de los periódicos de hoy.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

La triple alianza.

El periódico alemán La Post publica un artículo acerca de la triple alianza defendiéndola de los ataques que vienen dirigiéndose a ella.

nos, sin que en ninguno se registraran incidentes desagradables.

Capilla pública.

En la capilla de Palacio se han celebrado esta mañana los oficios religiosos propios de la festividad del día, habiendo oficiado el señor obispo de León.

Lo que dice el Sr. Sagasta.

El jefe del Gobierno visitó esta mañana a S. M. después de la ceremonia religiosa, para informarla de los asuntos del día.

Otra huelga.

Ha estallado una huelga parcial en algunas refinerías de aceite. Los huelguistas tratan de impedir el trabajo en otras.

INFORMACION POLITICA

La recaudación.

De los datos facilitados por el ministerio de Hacienda resulta que lo recaudado en el mes de Enero en toda España y por todos conceptos, menos Aduanas, acusa una baja de 2.177.183 pesetas comparada con la de igual mes del año 1901.

La recaudación por Aduanas es menor también en 841.544 pesetas.

El ministro de Hacienda explica estas bajas en la siguiente forma:

Porque el Banco de España ingresó en Enero de 1901 el importe de su contribución, que ascendió a unos tres y medio millones de pesetas, y este año, el citado ingreso, no se ha verificado hasta el actual mes de Febrero, y porque la importación está contenida en espera de que los cambios bajen.

Aplicación del alcohol a la industria.

Dentro de breves días convocará el director de Agricultura a los presidentes de la Cámara de Comercio, de los Círculos de la Unión Mercantil e Industrial y de otras sociedades a una reunión, con objeto de tratar de llevar a la práctica el proyecto de una exposición de los medios de aplicación del alcohol como luz y como fuerza.

La exposición, en el caso de acordarse, se celebrará en la Moncloa, y figurará como uno de los números de los festejos con motivo de la coronación del Rey.

Cuestiones personales.

La cuestión surgida anteayer en el Congreso entre un diputado de la mayoría y un director general, parece que se resolverá satisfactoriamente por medio de un acta.

Los carlistas.

Personajes muy caracterizados del partido carlista negaron ayer que tuviese fundamento alguno la información publicada por un colega de Barcelona acerca de un próximo levantamiento en Cataluña de los partidarios de D. Jaime.

Según ellos, ni éste se prestaría nunca a aventuras de esta especie, máxime cuando tuviera la desprobarción de su padre, ni es el Sr. Moore, desautorizado en la última intenciona por D. Carlos, persona que goce de autoridad para preparar trabajos de tal naturaleza.

La Unión Republicana.

Para conmemorar el 29º aniversario de la República se celebró anoche en la Tertulia Progresista el anunciado banquete.

No hubo más brindis que uno del señor Muro recomendando la unión, y que fué muy aplaudido.

Asistieron al mismo el Directorio de la Unión los diputados señores Azcárate, Muro, Lerroux, Soriano, Isabal, Prieto y Gual, y el senador Sr. Labra.

También asistieron los señores republicanos y los representantes de los Comités del distrito.

Los federales celebraron también dicha fecha con un mitin en el Centro federalista.

Hubo asimismo veladas en el Casino de la calle de la Encarnación y en el de la Juventud republicana.

En provincias se celebraron también ayer algunos banquetes por los republicanos.

FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA" 91

EL PIRATA

FOR SIR WALTER SCOTT

el verle llegar sano y salvo, porque en este caso a Dios les pesquias, y a Dios el provecho que contaba sacar de ellas.

Swertha no tardó mucho tiempo en desempeñar su comisión y en arreglar con los señores de Yarlahof la porción que se le adjudicaría a sueldo por libra. Inmediatamente volvió a su casa acompañada de Ranzelman a quien en el camino dió todas las instrucciones que creyó necesarias, atendido el carácter de su amo.

Sobre todo, le decía no lo hagais jamás esperar vuestra respuesta; habladle alto y distintamente, como si se tratase de echar un barco al agua; porque no gusta de decir las cosas dos veces. Si os pregunta por las distancias, podéis muy bien darle las millas por leguas, porque no conoce absolutamente nada del país en que habita; y si os habla de dinero, no arregleis nada en pedirle dollars; en vez de schellings, pues hace tanto caso de ello como si fuesen pedruzcos de pizarra.

Habiendo instruido así a Niel-Ronaldson, le introdujo a la presencia de su amo; pero el Ranzelman se halló confundido viendo que no podía llevar a ejecución el plan de excepción que había trazado.

Cuando trató de hacer subir el precio de al-

quier de los barcos y del salario de los hombres, exagerando las distancias y los peligros, se halló cortado por Merton que le robó que conocía tan perfectamente como era posible, no sólo el interior del país, y las distancias de un punto a otro, sino las mareas, las corrientes todo lo que podía tener relación con la navegación de aquellos mares, aunque hasta entonces hubiese parecido ignorar todos aquellos pormenores.

Ronaldson temió cuando se trató del salario que se debería pagar a los hombres que se empleasen en aquellas pesquias, pues era probable que Merton estuviese tan instruido sobre este objeto como sobre los demás, y que sabría muy bien lo que convenía pagar con respecto a esto.

El Ranzelman no había olvidado la tempestad que movió el furor de Merton, cuando poco tiempo después de su llegada a Yarlahof despidió de su casa a Swertha, y echó de su presencia a Swayn Eriksos; sin embargo, como titubease entre el temor de pedir mucho ó de no pedir bastante, Merton le tapó la boca y puso fin a su embarazo, prometiéndole una recompensa superior a todo lo que hubiera podido atreverse a pedir, y aun una gratificación, si le traía la noticia de que su hijo estaba sano y salvo.

Cuando este punto importante quedó arreglado, Niel-Ronaldson, como hombre de conciencia, empezó a recapitular con atención los diferentes parajes, en donde podrían tomarse noticias sobre el joven Mordaunt, tanto en la isla de Main-Land, como en las inmediatas, y prometió que no olvidaría ninguna.

—Además de esto, añadió, si vos me permiti-

arrendado el teatro de la plaza del Rey por cinco años, y se propone cultivar el género de zarzuela grande, tan del gusto de nuestro público y en el que tanto puede hacerse.

Según nos dicen, no guita a esta empresa el afán del lucro, y se dará por muy satisfecha si al fin de la jornada logró hacer brillantes campañas teatrales, aún a costa del capital social.

La nueva empresa, parece que viene desligada de todo compromiso, y que solo se impuso el deber de servir al público, ofreciéndole un espectáculo digno de él.

Se propone no tener preferencias por ningún autor ni artista. Entre estos cuenta ya con los mejores de su clase, y respecto a aquellos, todos tendrán por igual abiertas las puertas del teatro.

Este sufrirá radicales reformas, entre ellas la de construirse para él nuevas butacas de terciopelo.

No es, pues, aventurado el augurar excelentes campañas en el teatro de Parish.

CURIOSIDADES

Cocina eléctrica.

El empleo de la electricidad para guisar, según parece, es muy tentador, pues en la escuela de labores domésticas de Saint Imier, situada en país montañoso, se acaban de hacer pruebas de cocinas eléctricas.

Por medio de aparatos «ad hoc», instalados sobre los electrodomésticos, se han conocido perfectamente los asados, longumbres y postres destinados a hacer los experimentos.

Un trozo de carne de dos kilos de peso, quedó asado en cincuenta y cinco minutos; un pollo, en treinta y seis minutos; las longumbres quedaron cocidas en dos minutos, y los pastillitos quedaron dorados y en su punto en un cuarto de hora.

Para guisar la comida completa destinada a diez personas se gastaron, durante dos horas, dos kilogramos, que, a un coste de 12 céntimos cada uno, forman un gasto total de 24 céntimos de energía eléctrica.

Esta es una hornilla menos costosa que la de gas, y sin duda, las amas de casa quisieran todas habitar en países donde se aplique el uso de la hornilla eléctrica. Hornilla muy cómoda, y que les permitiría al mismo tiempo obtener una limpieza perfecta en sus cocinas y una economía en el gasto de la cocina.

Realmente sería la gran cosa poder freír un bifec por medio de un salto de agua que está a 200 kilómetros de la hornilla, y al mismo tiempo es tranquilizador para lo porvenir ver que, después de la leña, la hornilla de carbón y la de gas, tendremos aún para satisfacer las exigencias culinarias de nuestro paladar la hornilla de agua que, sin duda, no será la menos original.

Cerveza en sifones.

Se ha descubierto la manera de embotellar la cerveza en sifones, lo mismo que el agua de seltz ó la limonada gaseosa.

La utilidad de este invento está principalmente en que, gracias a él, se puede conservar la cerveza en botellas descorchadas sin que el líquido se altere, lo cual es imposible con el sistema actual de embotellado.

El sifón se llena de cerveza hasta completar las tres cuartas partes de su capacidad; el espacio que queda se llena de ácido carbónico; de ese modo la cerveza se mantiene constantemente bajo la presión del ácido, el cual forma una atmósfera neutra que la conserva.

El invento, Morgenstern, ha tenido que vencer como principal dificultad la que se presenta siempre que se trata de transvasar la cerveza: la espuma.

Sabido es que si se trata de escar la cerveza directamente de un tonel a una botella se recoge mucha espuma y poco líquido; así es que no había que pensar en llenar directamente de cerveza los sifones.

El dispositivo que emplea Morgenstern, consiste en colocar el tonel de cerveza en alto y hacer presión dentro de él por medio del ácido carbónico. La cerveza va saliendo por tubos de goma, y entrando en un aparato exactamente igual al del agua de seltz, y colocado más abajo, y con este aparato se van llenando los sifones de la manera ordinaria.

El de ácido carbónico sirve para hacer funcionar el aparato semejante al del agua de seltz, y al mismo tiempo para sostener la presión en el tonel de cerveza, lo cual se efectúa por medio de dos juegos distintos de tuberías.

Para que se puedan llenar los sifones sin producirse espuma, el inventor ha combinado su aparato de tal manera, que la presión de gas carbónico sobre la cerveza se efectúa constantemente en la superficie de ésta, sin que se verifique mezcla alguna ni burbujeo; el gas va empujando suavemente a la cerveza cual si fuese una masa completa, hacia el sifón, en el que entra sin haber sufrido agitación alguna.

FONOGRAFOS,

zónófonos, gramófonos, máquinas de escribir motores, ventiladores y material eléctrico, no debe comprarse sin conocer los precios de la casa

UREÑA, Barquillo, 14

También se hacen instalaciones de luz y timbres.

—Ronaldson, dijo Merton, id, ó envíad si-

guno a buscar a esa mujer, si creéis que sea posible que sepa alguna cosa de mi hijo.

—Ella sabe todo lo que sucede en estas islas, respondió el Ranzelman, antes que nadie llegue a comprenderlo; y esta es una verdad que confirmará Swertha; pero por lo que toca a ir a buscarla a la iglesia ó al cementerio, esto es lo que más me da miedo, y yo no iré a buscarla, yo mismo. ¿Está en la iglesia de la Cruz, ó lo que decís?

—No precisamente en la iglesia de la Cruz, sino en la iglesia vieja de San Ringan, respondió Swertha; hay un buen pedazo de camino, y el paraje no es muy seguro; tiene muy mala opinión. Si quisierais creerme, haríais bien en esperar que saliese, y no la perturbaríais en un momento, en el que, a lo que nosotros podemos saber, se ocupa más de los muertos que de los vivos. Las gentes como ella no se cuidan de atraer las miradas de los demás; Dios nos proteja cuando están ocupadas en sus negocios.

Merton no respondió una palabra; pero cuando con su capa, pues caía en aquél momento una niebla sumamente espesa, dejó la casa arruinada que habitaba en Yarlahof, y caminaba con un paso más rápido que lo que acostumbra, tomó el camino de la iglesia, to-

talmente destruida, y que se hallaba, como sabía muy bien, a tres ó cuatro millas de su casa.

El Ranzelman y Swertha le siguieron con la vista hasta que desapareció; y cuando estuvieron seguros que ya no podía ni verles ni oírles, se miraron uno a otro con un aire serio, y meneando la cabeza, de un modo que anunciaba que no se guñaban bien de aquella disposición, y cada uno hizo su observación al mismo tiempo. Los locos van siempre de prisa, y no escuchan nada, dijo Swertha.

—Las gentes, que, por decirlo así, salen al encuentro a su destino, son los más presurosos, pero no por eso pueden evitarlo. Yo he conocido a varias personas que han querido detener en su carrera a tales gentes para substraerlas del decreto pronunciado en las alturas, pero nada han obtenido. Vos habeis oído hablar a Elena Emberson de Camsey. Esta había cerrado todas las ventanas y todas las puertas de su casa para que su marido no viese la luz del día, y no se levantase para ir a pescar en alta mar, porque temía una tempestad; pues bien, el barco donde él debía ir pereció en el Roost; ella volvió a su casa muy alegre de haber salvado la vida de su marido, impidiéndole que se embarcase; pero cómo salvar la vida, cuyo fin estaba decretado por Dios para aquel día? Antes de llegar a casa le encontró ahogado en su balsa cerca de la misma.

Swertha interrumpió al Ranzelman para recordarle que era preciso que se dirigiese inmediatamente a la bahía para hacer partir los barcos; porque, le decía, por un lado yo me hallaba inquieto por ese pobre muchacho, y por otro temo que se presente él mismo antes que salgais

arrendado el teatro de la plaza del Rey por cinco años, y se propone cultivar el género de zarzuela grande, tan del gusto de nuestro público y en el que tanto puede hacerse.

Según nos dicen, no guita a esta empresa el afán del lucro, y se dará por muy satisfecha si al fin de la jornada logró hacer brillantes campañas teatrales, aún a costa del capital social.

La nueva empresa, parece que viene desligada de todo compromiso, y que solo se impuso el deber de servir al público, ofreciéndole un espectáculo digno de él.

Se propone no tener preferencias por ningún autor ni artista. Entre estos cuenta ya con los mejores de su clase, y respecto a aquellos, todos tendrán por igual abiertas las puertas del teatro.

Este sufrirá radicales reformas, entre ellas la de construirse para él nuevas butacas de terciopelo.

No es, pues, aventurado el augurar excelentes campañas en el teatro de Parish.

CURIOSIDADES

Cocina eléctrica.

El empleo de la electricidad para guisar, según parece, es muy tentador, pues en la escuela de labores domésticas de Saint Imier, situada en país montañoso, se acaban de hacer pruebas de cocinas eléctricas.

Por medio de aparatos «ad hoc», instalados sobre los electrodomésticos, se han conocido perfectamente los asados, longumbres y postres destinados a hacer los experimentos.

Un trozo de carne de dos kilos de peso, quedó asado en cincuenta y cinco minutos; un pollo, en treinta y seis minutos; las longumbres quedaron cocidas en dos minutos, y los pastillitos quedaron dorados y en su punto en un cuarto de hora.

Para guisar la comida completa destinada a diez personas se gastaron, durante dos horas, dos kilogramos, que, a un coste de 12 céntimos cada uno, forman un gasto total de 24 céntimos de energía eléctrica.

Esta es una hornilla menos costosa que la de gas, y sin duda, las amas de casa quisieran todas habitar en países donde se aplique el uso de la hornilla eléctrica. Hornilla muy cómoda, y que les permitiría al mismo tiempo obtener una limpieza perfecta en sus cocinas y una economía en el gasto de la cocina.

Realmente sería la gran cosa poder freír un bifec por medio de un salto de agua que está a 200 kilómetros de la hornilla, y al mismo tiempo es tranquilizador para lo porvenir ver que, después de la leña, la hornilla de carbón y la de gas, tendremos aún para satisfacer las exigencias culinarias de nuestro paladar la hornilla de agua que, sin duda, no será la menos original.

Cerveza en sifones.

Se ha descubierto la manera de embotellar la cerveza en sifones, lo mismo que el agua de seltz ó la limonada gaseosa.

La utilidad de este invento está principalmente en que, gracias a él, se puede conservar la cerveza en botellas descorchadas sin que el líquido se altere, lo cual es imposible con el sistema actual de embotellado.

El sifón se llena de cerveza hasta completar las tres cuartas partes de su capacidad; el espacio que queda se llena de ácido carbónico; de ese modo la cerveza se mantiene constantemente bajo la presión del ácido, el cual forma una atmósfera neutra que la conserva.

El invento, Morgenstern, ha tenido que vencer como principal dificultad la que se presenta siempre que se trata de transvasar la cerveza: la espuma.

Sabido es que si se trata de escar la cerveza directamente de un tonel a una botella se recoge mucha espuma y poco líquido; así es que no había que pensar en llenar directamente de cerveza los sifones.

El dispositivo que emplea Morgenstern, consiste en colocar el tonel de cerveza en alto y hacer presión dentro de él por medio del ácido carbónico. La cerveza va saliendo por tubos de goma, y entrando en un aparato exactamente igual al del agua de seltz, y colocado más abajo, y con este aparato se van llenando los sifones de la manera ordinaria.

El de ácido carbónico sirve para hacer funcionar el aparato semejante al del agua de seltz, y al mismo tiempo para sostener la presión en el tonel de cerveza, lo cual se efectúa por medio de dos juegos distintos de tuberías.

Para que se puedan llenar los sifones sin producirse espuma, el inventor ha combinado su aparato de tal manera, que la presión de gas carbónico sobre la cerveza se efectúa constantemente en la superficie de ésta, sin que se verifique mezcla alguna ni burbujeo; el gas va empujando suavemente a la cerveza cual si fuese una masa completa, hacia el sifón, en el que entra sin haber sufrido agitación alguna.

FONOGRAFOS,

zónófonos, gramófonos, máquinas de escribir motores, ventiladores y material eléctrico, no debe comprarse sin conocer los precios de la casa

UREÑA, Barquillo, 14

También se hacen instalaciones de luz y timbres.

—Ronaldson, dijo Merton, id, ó envíad si-

guno a buscar a esa mujer, si creéis que sea posible que sepa alguna cosa de mi hijo.

—Ella sabe todo lo que sucede en estas islas, respondió el Ranzelman, antes que nadie llegue a comprenderlo; y esta es una verdad que confirmará Swertha; pero por lo que toca a ir a buscarla a la iglesia ó al cementerio, esto es lo que más me da miedo, y yo no iré a buscarla, yo mismo. ¿Está en la iglesia de la Cruz, ó lo que decís?

—No precisamente en la iglesia de la Cruz, sino en la iglesia vieja de San Ringan, respondió Swertha; hay un buen pedazo de camino, y el paraje no es muy seguro; tiene muy mala opinión. Si quisierais creerme, haríais bien en esperar que saliese, y no la perturbaríais en un momento, en el que, a lo que nosotros podemos saber, se ocupa más de los muertos que de los vivos. Las gentes como ella no se cuidan de atraer las miradas de los demás; Dios nos proteja cuando están ocupadas en sus negocios.

Merton no respondió una palabra; pero cuando con su capa, pues caía en aquél momento una niebla sumamente espesa, dejó la casa arruinada que habitaba en Yarlahof, y caminaba con un paso más rápido que lo que acostumbra, tomó el camino de la iglesia, to-

LA BOLSA

Dotación oficial.

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, Día 11, Día 12

Table with columns: 4 00 PERPETUO INTERIOR, Día 11, Día 12

Table with columns: AL CONTADO, Día 11, Día 12

Table with columns: 0 00 PERPETUO EXTERIOR, Día 11, Día 12

Table with columns: Emisión de 1º de Octubre de 1900, Día 11, Día 12

Table with columns: 4 00 PERPETUO EXTERIOR, Día 11, Día 12

Table with columns: 0 00 AMORTIZABLE, Día 11, Día 12

Table with columns: 4 00 AMORTIZABLE, Día 11, Día 12

Table with columns: 0 00 AMORTIZABLE, Día 11, Día 12

Table with columns: CAMBIOS, Día 11, Día 12

Table with columns: París a la vista, Londres a la vista, Día 11, Día 12

Espectáculos para hoy

REAL.—A las 8 y 1/2.—Función 70 de abono, turno 1.º par.—Rigoletto.

ESPAÑOL.—A las 9.—Carlos Edel.—Tocino del cielo.

A las 4 y 1/2.—El alcalde de Zalamea.—El pecado de Adán.

COMEDIA.—A las 8 1/2.—Las vírgenes locas.—A las 4 y 1/2.—Los dominós blancos.—Entre doctores.

LARA.—A las 8 y 1/2.—En plena luna de miel.—Modas.—Quisquilas.—Segundo acto.

A las 4 y 1/2.—Entre doctores.—El nido (dos actos).—Los pantalones.

ZARZUELA.—A las 8 y 1/2.—Los timplaos.—El padrino del Nene.—La trampanca.—El bateo.

A las 4 y 1/2.—La nube.—El barquillero.—El bateo.

APOLLO.—A las 8 y 1/2.—El sombrero de plumas.—Los niños llorones.—¿Quo vadis?—El sombrero de plumas.

A las 4 y 1/2.—Doloretas.—Los niños llorones.—¿Quo vadis?

ESLAVA.—A las 8 y 1/2.—Enseñanza libre.—El favorito del duque.—El juicio oral.—Enseñanza libre.

A las 4 y 1/2.—El olivar.—El favorito del duque.—Enseñanza libre.

MARTIN.—A las 8 y 3/4.—El bastón de concha.—Marlana

A las 4 y 1/2.—La pasionaria.—Ni son todos los que están.

COMPANIA MARITIMA RODAS BILBAO

Esta Compañia dispone de los siguientes buques: El Saito... 4.000 toneladas de carga. Ceres... 5.800 toneladas de carga. Saltillo... 3.600 " " Dianna... 6.000 " "

Compañia Maritima UNION Armadora de los buques siguientes: Neptuno... 5.900 toneladas de carga. Hércules... 7.000 toneladas de carga. Eolo... 6.000 " " Apolo... 7.100 " " Marte... 6.200 " " Júpiter... 8.000 " "

Compañia de remolcadores bilbaínos Vaporos remolcadores de doble máquina llamados Socorro... De ruedas. España... Doble hélice Sansón... Rodas... Auxiliador... Rodas...

El «Rodas» posee una bomba de salvamentos con potencia para achicar 800 toneladas por hora. Para fletes y demás detalles de estas tres Compañias, diríjase al

Excmo. Sr. D. Francisco Martínez Rodas.-BILBAO El Sr. Martínez Rodas preside también la Sociedad Marítima Cantabria, que cuenta con los buques

CHIMBO, CHINDOR Y CHIO

que hacen el tráfico entre Bilbao, Bayona y Asturias. Igualmente preside la Compañia Anónima Marítima La Actividad, armadora de los vapores siguientes Diligente... 2.500 toneladas. Activo... 1.700 toneladas. Rápido... 2.300 " " Veloz... 2.150 " "

los cuales sirven una Línea regular entre Liverpool y costas de España, saliendo del puerto de Liverpool cada semana, semanalmente, para el Cantábrico, y quincenalmente, para el Mediterráneo.

Para toda clase de informes y detalles, diríjase: en Bilbao, á la Compañia Anónima Marítima LA ACTIVIDAD, y en Liverpool, á los Sres. Jhon Glynn & Son, 20, Water Street.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA LINEA REGULAR DE VAPORES

entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos intermedios.

Des salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella. Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio quincenal con Bayona y Burdeos. Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos de Norte de Francia.

Para más informes, fíjense de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, consignatario.

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, etc., ametralladoras y municiones.

Fábricas que posee esta Compañia.

- Asílleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness). Fábrica de cañones, cañón y blindajes de Sheffield (River Don Works). Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Grayford. Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas O.º 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 Eakmeals y Eynstord.

SOCIEDAD ANONIMA SANTA BARBARA

FÁBRICA DE PÓLVORAS Y DE PÓLVORAS SIN HUMO Domicilio social: Uría, 40, OVIEDO REPRESENTANTE GENERAL

JOAQUÍN DE ARIZA Encarnación, 14, MADRID

EMPRESAS DE VAPORES

DE Olavarría Lozano y Melitón González y C.ª, Gijón Servicio semanal fijo entre Bilbao y Barcelona, con escalas en los principales puertos del litoral, por los siguientes buques:

Table with columns: Buque, Tonelada, Nombre, Tonelada. Includes Anselmo, Antonio Velázquez, Barambio, Carmen, Cifuentes, Duro, Felisa, Florencio Rodríguez, Gijón, Juanita, Julián, Matías F. Bayo, Melitón González, lez, Primero, Segundo.

LA CONSTRUCTORA NAVAL ESPAÑOLA

COMPANIA ANONIMA Capital: 10.000.000 de pesetas. Domicilio social: Madrid, Zorrilla, 13, 1.º

Astillero y talleres en Cádiz Construcción, carena y reparación de buques de todas clases para las Marinas de guerra y mercante. Talleres de fundición, maquinaria, forja y carpintería mecánica. Construcción de aparatos de gobierno y cabrestantes. Bombas y válvulas para servicios de achique, inundación y contra incendios. Máquinas de ventilación y válvulas automáticas de todos tipos.

Servicio de remolcadores. Máquina para 100 toneladas. Garantía técnica: Mrs. Vickers, Sons and Maxim Limited. Construcciones navales realizadas por el astillero y talleres de Cádiz.

Table with columns: Buque, Tonelada, Descripción, Tonelada. Includes Buque de combate de 1.ª clase «Emperador Carlos V», Aviso torpedero «Filipinas», Seis cañoneros tipo «Almendares», Vapor de pesca «León-Vigo», Idem de pasaje «San Fernando», Idem id. «Cádiz», Remolcador «Eulogia», Orncero protegido (en construcción), Vapor de pasaje «Sanlúcar», Idem de carga «Udala», Idem de pasaje «Emilia» (en construcción), Cuatro vapores para pesca, Remolcador «Giralda» (en construcción), Idem para los arsenales (en construcción), Vapor de carga núm. 23 (en construcción), Idem id. núm. 24 (idem).

TOTAL... 27.486 Dirección postal: Apartado núm. 254, Madrid. Teléfono núm. 1.367.-Astillero-Cádiz. Dirección telegráfica: Naval-Madrid. Naval-Cádiz

Esta casa puede facilitar anteproyectos y datos para toda clase de construcciones metálicas.

ELECTR. CIDAD, FONOGRAFOS Y ZONOFONOS



Materia para instalaciones de luz eléctrica y timbres.-Motores eléctricos y Ventiladores Edison.-Gran máquina de escribir la OLIVER, escritura á la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.-El Oculostyle automático, imprenta portátil, muy útil á los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuorp.-El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.-Fonógrafos Edison y disgramas Bettel.-Gramófonos y Zonófonos de todas clases.

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

2, ESTUDIOS, 2 ELEUTERIO MARTINEZ

CASA FUNDADA EN 1875 POR DON DEMETRIO PALAZUELO

Especialidad en telas de Tapicería y Cortinaje

ALMACÉN DE TEJIDOS Gran surtido en telas blancas, camisería, géneros de punto y telas de colchones.

MANTONES Y MANTAS DE TODAS CLASES

Corsés Regúlez LOS DE MEJOR FORMA Y MAS BARATOS Se hacen á la medida á precios convencionales 9, BORDADORES, 9

Consultorio Médico-Quirúrgico Internacional FUNDADO EN 1892

Dedicado á la curación de las enfermedades crónicas por los AGENTES FÍSICOS, dirigido por médicos especialistas españoles y extranjeros, y por una obstétrica, con la cooperación de hábiles dentistas. En todas las grandes poblaciones del mundo civilizado existen hoy centros científicos, en los que se acumulan los costosos elementos que exige la ciencia moderna, en máquinas y aparatos, para la aplicación de los agentes físicos al tratamiento de las enfermedades crónicas, última expresión de la terapéutica racional, elementos que no están al alcance de los médicos particulares. En tal concepto, el CONSULTORIO Médico de Madrid tiene grandísima importancia, universalmente reconocida en el mundo de la ciencia, no sólo por lo completo de sus instalaciones, sino por estar siempre á la altura de los últimos adelantos. Hoy, que la Fotoronografía es acogida con entusiasmo en Europa y en América, el CONSULTORIO la ha puesto en práctica con las máquinas más modernas, en la misma forma que se emplea en los centros científicos de Alemania. LOS BAÑOS DE LUZ por lámparas de incandescencia, por arco voltaico, con luz concentrada, dobles y combinados, y con colores distintos por los rayos azules, violetas y ultra-violetas, se aplican en este establecimiento, llenando sus múltiples indicaciones en todas las enfermedades de la piel, debilidades orgánicas, afecciones nerviosas, de los pulmones y de corazón, y muy especialmente en el reumatismo y en todas las manifestaciones artríticas, como la gota, la diabetes, las arterioesclerosis, etc. El baño de luz representa hoy una evolución científica, y con él, por la perfección de sus procedimientos, se obtienen grandes éxitos en el CONSULTORIO. Otra de las grandes maravillas de la ciencia moderna, consiste en la aplicación de los RAYOS X. Como medio de investigación los Rayos X nos muestran con absoluta precisión el punto fijo en que pueda encontrarse un cuerpo extraño; nos permiten estudiar las deformidades óseas, los vicios de conformación de la pelvis, los tumores de las cavidades internas, la posición del feto dentro del claustro materno, y nos revelan la presencia de los cálculos hepáticos, renales y vesicales, como la existencia de tubérculos y cavernas en el pulmón, rindiendo así útiles servicios á la patología interna, á la cirugía, á la ginecología y á la obstetricia. Como medio terapéutico, los Rayos X se utilizan en las enfermedades de la piel, eczema, lupus, psoriasis, etc., y sobre todo en los canceróides, cuyas curaciones, obtenidas en el CONSULTORIO, tanto ha llamado la atención de los hombres de ciencia. Señálase como la última victoria de la ciencia sobre la Naturaleza, la realización del PARTO SIN DOLOR por la coesibilización de la médula ó la anestesia local, y para la aplicación de este método, que libra á la mujer de los dolores de la maternidad, cuenta el CONSULTORIO con una distinguida obstétrica italiana, con la cooperación de dos ilustrados tocólogos, demostrando así que este Centro es siempre el primero en llevar á la práctica todos los adelantos científicos. En ELECTROTERAPIA, la instalación del CONSULTORIO no puede ser más completa. Dispone de las modernas corrientes ondulatorias, que por su poder de penetración y por la exactitud de la medida de su intensidad, son la última expresión de la electroterapia, y se emplean con éxito en las enfermedades de los grandes centros nerviosos, y muy especialmente en todas las afecciones de la matriz y de los ovarios, desviaciones del útero, fibromas, seromas y demás tumores de la cavidad pélvica, haciendo innecesaria la antes inevitable intervención quirúrgica. Éxitos brillantísimos se obtienen también con las corrientes inusuales, y unas y otras utilizadas en el BAÑO HIDROELECTRICO, rinden resultados infalibles en las afecciones artríticas, reumáticas, gota, diabetes, litiasis, impotencia, esterilidad y debilidades genéricas, parálisis, coxas, escurfolismo y otras enfermedades diatéticas y discrásicas. No menos importantes son las corrientes de alta tensión y frecuencia de D'Arsonval y el resonador Oudin, de éxito seguro en las afecciones cerebrales y medulares, en los estados neurasténicos y neuralgias, y muy especialmente en el reumatismo y enfermedades artríticas, en el asma y en la tuberculosis pulmonar, que es el gran triunfo de la ciencia. Además de estas corrientes, que podemos llamar modernas, y que demuestran los constantes progresos del CONSULTORIO, siguen funcionando las ya existentes para los varios modos de electrificación, llenando así las distintas indicaciones. La electricidad estática se aplica con las máquinas Artois, Carré y la moderna de Wimshurt. La pila galvánica con cien elementos Callaud, que se utiliza para la catáforesis y la electrolisis. Las corrientes farádicas con el triple carrete de Bois Reymond, etc. Siguense empleando, como hasta aquí, las duchas eléctricas filiformes, los Vaporarios y las inhalaciones de OZONO. A estos medios de curación reúne el CONSULTORIO todos los de investigación que conoce la ciencia.

Arenal, 1.-Horas: de 9 á 12 y de 3 á 7.

SERVICIOS DE LA COMPANIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.-Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 4 Enero, 1.º Febrero, 1.º y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo de los puertos la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MÉJICO.-Servicio del Norte: Servicio mensual á 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.

Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 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 admite pasaje y carga 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, Sabana, 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 y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

LINEA DE BUENOS AIRES.-Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 2, 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, de Valencia el 18, de Alicante el 19, de Málaga el 20 y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas 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 Africa y Golfo de Guinea.

LINEA DE TÁNGER.-Salidas de Cádiz: Lunas, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañia da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques. AVISO IMPORTANTE.-La Compañia previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales, que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañia admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

EL ESCUDO DE BARCELONA GRAN BAZAR DE ROPAS HECHAS Casa fundada en 1860 21 y 23, Preclados, 21 y 23. TEMPORADA DE INVIERNO Completo surtido para caballero y niño á precios baratísimos y fijos. Tenemos un depósito de los gabanes rusos y chaquetones de la mejor fábrica de Palma de Mallorca. 21 y 23, Preclados, 21 y 23.

LA POLAR Sociedad anónima de Seguros establecida en Bilbao. CAPITAL SOCIAL 100.000.000 DE PESETAS DEPÓSITO DE GARANTÍA 50.000.000 de pesetas. Seguros marítimos de todas clases contra incendios, de transportes, sobre accidentes del trabajo y sobre la vida. ADMINISTRADOR DEPOSITARIO EL BANCO DE BILBAO

DIARIO DE LA MARINA

DIARIO DE LA TARDE

Oficinas: calle de la Libertad, 10, primero derecha.-Apartado núm. 25.-Madrid.

CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Table with columns: Location, Duration, Price. Madrid, un mes... 1 pesetas. Provincias, trimestre... 5 " Países de la Unión Postal, un año... 60 " Asia y América... 70 "

ANUNCIOS

Table with columns: Type, Price. Cuarta plana... 0,20 pesetas línea. Reclamos... 0,75 " " Noticias... 1,25 " "

NUMERO SUELTO: 5 CÉNTIMOS.-IDEM ATRASADO, 25 CENTIMOS