

ACLARACIONES AL PROYECTO

REFORMA DE ARSENALES

Ya es del dominio público que el proyecto de ley constitutiva de la Armada, según se dice en el acuerdo previo, no saldrá de la Comisión del Senado encargada de un estudio.

En el referido proyecto se proponen reformas que lastiman intereses creados en otros tiempos, teniendo por base organizaciones de aquellas épocas, y aun cuando por diversos preceptos favorece el servicio y repara, en parte, injusticias, no se ha concebido, según parece, que venga a favorecer igualmente las conveniencias generales de toda la Marina.

Es evidente, que en la evolución que ha de pasar nuestra Marina militar para que alcance una organización que permita construir y sostener escuadras montadas a la moderna, sabiduría y económicamente, se han de sentir por el momento lastimados algunos intereses, como consecuencia natural ocasionada por todos los cambios de sistemas, impuestos en virtud de necesidades progresivas; pero en esto no hay nada de nuevo ni de extraño; es cuestión diaria e inevitable que ocurre hoy en la Marina, como ha ocurrido siempre en todos los órdenes de la vida, y esta evolución constante, que es el progreso mismo, no se puede interrumpir ni detener atendiendo a consideraciones de orden secundario.

Es, sin embargo, absolutamente indispensable, como muy justo y equitativo, armonizar las conveniencias de cuanto debe modificarse y resulte perjudicado, con todas esas necesidades modernas que a su vez, y andando el tiempo, dejarán el paso libre a otras novísimas.

Si la famosa ley constitutiva no resuelve satisfactoriamente esta importante cuestión, bien puede admitirse que no se apruebe y se modifique como se ha debido; pero de ningún modo se puede admitir que perduren injusticias y se abandonen las conveniencias del servicio, exclusivamente para que subsistan todos aquellos intereses creados a la sombra de sistemas buenos en sus tiempos ó desactualizados siempre.

Que el proyecto se apruebe tal como está escrito, no ha entrado nunca en nuestros cálculos ni podemos desearlo, pues ya hemos probado que si no se modifican, en lo referente a organización de maquinistas, varios preceptos, resultaría al fin un reglamento tan inconveniente como el que rige; pero todavía más mezquino y más injusto.

Y en efecto; para alcanzar el empleo de directores maquinistas de segunda clase, equiparado a teniente, es necesario que los aspirantes permanezcan siete años en las escuelas, practiquen, navegando como maquinistas subalternos, por lo menos, ocho años, y después presten el examen final de carrera; no conocemos ninguna otra militar en la cual se exija una enseñanza científica y profesional más larga y completa, ni más sacrificios en el cumplimiento de los deberes, y sin embargo, a los directores maquinistas todo el porvenir que se les ofrece es llegar a oficiales a los veintiocho años por ximamente, y como sólo hay en el Cuerpo cuatro jefes, pasarse la vida en el empleo de capitán, siempre en los barcos, prestando un servicio que pronto quebranta la constitución más robusta y ganando un sueldo mezquino.

Verdaderamente es una gran desgracia para los maquinistas que no puedan cumplir su importante cometido desde las oficinas, emborronando papel, porque si tal cosa fuese posible, ya a estas horas habrían alcanzado las más altas jerarquías de la Marina.

Los que han conseguido anular el proyecto de ley constitutiva defendiendo, sin duda, de muy buena fe, sus ideales, y quizá con justicia sus intereses de corporación ó individuales, no debieran olvidar que para llegar al logro de sus aspiraciones han conseguido también perjudicar el servicio, que perduren grandes injusticias y hasta que las viudas y los huérfanos de las beneméritas clases de la Armada continúan á merced de la caridad pública.

teración del orden, etc., para suspender las funciones regulares del establecimiento y disponer el orden y ejecución de las obras y cuanto juzgue conveniente á los fines militares.

Si en la reforma que nos ocupa se ha pretendido, como suponemos, que los jefes de los ramos y los encargados de las obras tengan la mayor autonomía, con el fin de mejorar los servicios y no basando la preponderancia de una corporación, es muy seguro que no se habrá dejado en el olvido la participación que el Cuerpo de maquinistas debe tener en las obras de máquinas que se ejecuten en los arsenales, y se habrá procurado para ese Cuerpo igual grado de autonomía.

Para construir máquinas se debe contar, en primer lugar, con el proyecto y planos. Nosotros no conocemos todas las causas que han impedido que en la Armada no se hayan hecho todavía proyectos de máquinas; pero manejando algunas construidas en el extranjero y admirando todos los infinitos detalles de sus diferentes órganos, tan hábilmente combinados, hemos visto clara la organización de esos centros de proyectos establecidos en otros países y en los cuales trabajos, de común acuerdo, el ingeniero que se ha dedicado especialmente á los estudios científicos y que calcula con suma habilidad, y el maquinista, director maquinista, ingeniero maquinista, ó como se llame, que sin desconocer las ciencias, conoce más perfectamente el trabajo de los talleres y el manejo y necesidades de las máquinas en la mar.

Si el concurso de esos dos funcionarios no es posible hacer proyectos de máquinas con aplicación práctica, y por consiguiente, en el ministerio de Marina ó en los arsenales, en donde se trate de hacer esos proyectos, debe haber maquinistas.

Nuestros arsenales se pueden habilitar con muy poco gasto y en breve plazo para construir los casos de los mayores acorazados y hacer su completo armamento; cualquiera de los tres, reúne mejores condiciones y más lujo de gradas, talleres, almacenes, etc., que la mayor parte de las factorías particulares que construyeron todos los días grandes buques.

El de la Carraca, por ejemplo, que ha sido el más censurado y más calumniado, quizás por aquello de que las culpas de los hombres las achacamos á las cosas y con motivo de la botadura del «Princesa de Asturias», tiene condiciones para construir cuantos barcos se quiera; el mismo «Princesa», gravitando muchas horas sobre un punto de la grada, sin que ésta sufra desviación alguna, y largándose después al agua por virtud de su voluntad soberana, sin retención, ni amarras, ni inconvenientes, demostró la firmeza de las gradas y nos enseñó á votar buques en aquellos caños, en otros no más anchos que éstos, y cuyas orillas son de piedra, hemos visto construir grandes acorazados.

Pero si bien pueden construirse buques en nuestros arsenales, no se podrá igualmente construir máquinas en mucho tiempo; para este objeto carece de herramientas, fundiciones, martinetes, personal obrero acostumbrado á esos trabajos, y fuerza es decirlo, tampoco tiene personal, director convenientemente instruido; del mismo modo las industrias metalúrgicas del país no pueden todavía facilitar ciertos materiales y piezas de acero de muy difícil fundición, como ejes, pistones, vástagos, tuberías y colectores para calderas acuatubulares, tubos para condensadores, etc., y por lo tanto, todo lo que se puede hacer por ahora en los arsenales, es montar las máquinas construidas en el extranjero ó adquiridas en factorías nacionales que á su vez habrán adquirido las piezas más importantes en el exterior.

Para organizar los arsenales de manera que en su día puedan hacer esas grandes construcciones de máquinas, es preciso empezar por confiar á los directores maquinistas, bajo su responsabilidad y dirección, las monturas y carenas de ellas y todo el servicio de arsenales relacionados con las mismas; enviar algunos maquinistas de la nueva organización á factorías extranjeras para aprender prácticamente construcción de máquinas, adquirir poco á poco las herramientas necesarias, y para ejecutar las primeras construcciones, contratar personal extranjero, no de ingenieros eminentemente científicos, que ya sobran en España, sino de maestros constructores y obreros que organicen los trabajos, á semejanza de las factorías civiles, y que sirvan de modelos que imitar.

raza hallará en solo este interesante estudio de las velocidades, sobradas ocasiones de elevar su espíritu y deducir preciosas enseñanzas.

Los datos que contiene este breve resumen de las velocidades son debidos á cálculos de algunos astrónomos, físicos y naturalistas, los cuales, con la paciencia y exactitud matemática que emplean siempre los hombres de ciencia, nos ofrecen un cuadro curiosísimo, que será, á no dudarlo, motivo de deleite para cuantos aficionados á tales disquisiciones científicas lo consulten. No se trata de fantasías ni hipótesis aventuradas; aquellos sabios se llaman Laplace, Huggins, Hazeu, Flammarion, LeComte, Hottelot, Berthelot, Verian Volger, y otros muchos que oportunamente serán citados bien conocidos ciertamente en el mundo científico.

A modo de introducción, y antes de pasar á la escala gradual de las velocidades, parábame que no sería fuera de propósito dar á conocer los cálculos relativos á la pesantez de los cuerpos en los diversos planetas de nuestro sistema, sin excluir la tierra y el sol, y la velocidad que en ellos alcanza un cuerpo en el primer segundo de caída.

Lo que llamamos pesantez de los cuerpos es la propiedad de ellos más relativa que se conoce. Por ejemplo un cuerpo que en la tierra pesa un kilogramo pesaría, transportado al sol, veintiséis kilogramos; en la luna, 11 gramos; en Mercurio, 521 gramos, etc.; porque el peso depende de la densidad y volumen del astro, y así pues, al caer en su superficie un cuerpo cualquiera, adquirirá en la misma unidad de tiempo mayor ó menor velocidad, según sea mayor ó menor la fuerza de atracción (gravidad) del astro.

He aquí los citados cálculos relativos á la pesantez en el sistema solar. Caída de un cuerpo en la superficie de Marte, 3,43 metros por segundo. Idem íd. en la de Venus, 4,41 ídem. Idem íd. en la de Neptuno, 4,67 ídem. Idem íd. en la de la Tierra, 4,90 ídem. Idem íd. en la de Mercurio, 5,28 ídem. Idem íd. en la de Urano, 10,30 ídem. Idem íd. en la de Saturno, 10,80 ídem. Idem íd. en la de Júpiter, 24,47 ídem. Idem íd. en la del Sol, 269,77 ídem. (1)

Entendáase que las citadas trayectorias recorridas por un cuerpo, se refieren sólo al primer segundo de su caída; en los sucesivos va aumentando la velocidad con movimiento uniforme acelerado, como todo el mundo sabe. Tenemos, por lo tanto, que la velocidad de un cuerpo que cae sobre la superficie de la tierra es: Después de primer segundo de caída, de 9,81 metros por segundo. Id. del segundo íd., de 19,62. Después de una caída de 50 metros, de 31,32. Id. íd. de 100 íd., de 44,29. Después de una caída de 200 metros, de 62,63. Id. íd. de 300 metros, de 76,72. Después de diez segundos de caída, de 98,09.

Por último, no dejan de ser también curiosos los siguientes datos: Deseo explicar que la velocidad que sería necesaria imprimir á un cuerpo desde la superficie de la luna para proyectarlo fuera de la red de atracción de nuestro satélite, tendrá que ser de 2.396 metros en el primer segundo.

Para arrojar á un cuerpo fuera de la atracción de la tierra, disparándolo desde su superficie, sería necesario imprimirle, según Flammarion, una velocidad inicial de 11.700 metros por segundo. También es de Flammarion el cálculo de la velocidad teórica de un cuerpo que se deja caer hasta el centro de la tierra, si para hacer este experimento, se perforase nuestro planeta, abriendo un pozo de la longitud del radio terrestre; y por cierto que hace años proyectó un yanqui realizar esta obra.

El cuerpo en cuestión tardaría 19 minutos y 10 segundos en llegar al centro de la tierra, y en el último segundo de su caída llevaría la respetable velocidad de 11.700 metros. Como se ve, es la misma que requeriría para ser lanzado fuera de la atracción del planeta. Pasemos ahora revista á la escala gradual de las velocidades conocidas, comenzando por la del caracol.

Este animalito bate el record de la lentitud, pues solo progresa (si á esto puede llamarse progresar) á razón de 0.0015 metro por segundo. Después del caracol viene el gaispago, algo más vivo: 0.026 metro por segundo. Un hombre á paso regular, que anda á cuatro kilómetros por hora, lleva una velocidad de 111 metro por segundo. Un hombre á nado, y pómese como ejemplo á J. B. Johnson, que el 5 de Agosto de 1872 recorrió 805 metros en doce minutos, marcha á razón de 1,12 metros por segundo. (Se concluirá.)

á una mujer, y los ratos que libre le dejaba su trabajo, dedicábalo á leer vidas de santos en los libros que fray Julián, el prior del convento donde tenía su casa la imagen milagrosa, solía llevarle, animándole á perseverar en su bella conducta, que indudablemente le había de hacer dueño del tesoro que como premio á la virtud había dejado en un testamento uno de los más ricos de la localidad, y cuyo documento contenía la cláusula siguiente: «Item más: un legado de 30.000 duros para el hijo del pueblo que reúna cuantas condiciones de virtud y honradez son necesarias para hallarse siempre en gracia de Dios; pero para fallar con justicia si efectivamente es merecedor á esta gracia, nombre juez inapelable á nues ra Virgen de la Peña, para lo cual dos días antes de la fiesta, los que aspiren á esta gracia intentarán, en presencia de todo el pueblo, levantar la imagen, llevándola á otro altar. Al que lo consiga, se hará entrega del legado por su virtud y honradez.»

«Todos los años se repartirá el acto dos seguidos, por si en el primero no pudiera presentarse alguno.»

Diez y seis años habían transcurrido desde que muriera el autor de tan extraño testamento, y aun cuando se habían presentado varias veces algunos aspirantes á aquella gracia, no había conseguido ninguno levantar la Virgen, prueba indudable, según manifestaban los frailes del convento, de que era necesario fomentar más y más la virtud en todos los hijos del pueblo.

Por fin, aquel año esperaban ver premiada la virtud de Andrés, puesto que el Padre Julián repetía á menudo que era un verdadero santo y que su único afán consistía en hacerse digno de pertenecer á la religiosa Orden del prior.

El 25 de aquel mes era la fiesta, y ya el 16 empezaron los preparativos para la ceremonia. Llegó el día 23, y en presencia de todos los vecinos, excepto Tomás, que según ignorándose su paradero, se celebró la misa, y al final, Andrés, precedido del Padre Julián, se dispuso á probar sus merecimientos ante la Virgen de la Peña.

Y sonriéndose con la modesta satisfacción del que está seguro del triunfo, así como las dos manos á la Virgen..., que á pesar del esfuerzo hecho por Andrés para levantarla, permaneció inmóvil sobre su duro pedestal.

En todos los semblantes se pintó la decepción, aunque también hubo en el templo una sonrisa de triunfo y dos gestos de ira; la primera jugueteaba en los frescos y sonrosados labios de la novia de Tomás; los segundos no hay para qué decir que iluminaron fugaces los rostros de Andrés y del prior del convento.

«No había duda! Otro año más de espera para la recompensa; y en la plática que el Padre Julián dirigió acto seguido á sus fieles, les dijo que indudablemente Dios, en su infinita sabiduría, juzgaba insuficiente todavía la virtud de Andrés que en el término de un año podría alcanzar quizá su grado máximo.

Y entre maliciosos comentarios, murmullos de asombro y frases de contricción, fueron saliendo de la ermita, dirigiéndose al pueblo, donde les esperaba una nueva sorpresa.

Tomás el herrero, tanto tiempo ausente del pueblo, se hallaba allí, alegre como siempre, propeando á las que llegaban y dispuesto, según decía, á desafiar á la barra á todo el pueblo. Quedó olvidado por un momento Andrés, y un turbión de preguntas cayó sobre Tomás, quien para no desairar á nadie, tomó el partido de no contestar á ninguna.

(Recibido el 8.) Exterior español: 77,35. (Cláusura.) 3 por 100 francés: 101,45. (Cláusura.) Cecil Rhodes gravísimo Londres 8. The Standard publica esta mañana un despacho de la Ciudad del Cabo diciendo que está gravísimo el opulento minero y colonizador Cecil Rhodes.

ANTONIO VICO

La muerte de Antonio Vico es un duelo nacional; el arte de Talía y Melpómene ha perdido uno de sus hijos más precarios; quizá el único hoy que heredara el aliento poderoso de Maquiavelo, Osorio, R. meza, Arjona y Valero. Cuando hace muy pocos días decidaba yo en este mismo diario un humilde rrezo al ilustre enfermo de Manzanillo, cuán lejos estaba que muy pronto tendría que tributari un triste homenaje!

«Pobre Vico! Nuestra ingratitude, nuestra indiferencia, y quizá nuestros refugios, le obligaron á buscar un hospitalario refugio en otros mandos. Ha muerto luchando en la brecha, con el pecho descubierta, lejos de todos, semejante al gladiador romano que vencedor en cien combates sucumbe al fin al número de sus enemigos.

«Fué un coloso de la escena que realizó verdaderas creaciones, dando palpitante vida á muchos personajes históricos y fantásticos. Sobre esta portentosa condición, dice de él El Imparcial de hoy: Los estrenos de la «Muerte de Cisneros», de «El castillo de Simancas», «Corona de abrojes», y otros varios dramas, fueron una consagración del gran actor, que no había de tardar en retirarse en «Locura ó santidad», en «Ondas», «La muerte en los labios», «El nudo gordiano», «La Pasiónaria» y tantas y tantas obras cuyo nombre, aun hoy, no puede separarse del genialismo é inspirado creador de sus protagonistas.

«A estas obras citadas no podemos menos que añadir á «Juan José» y «Vasco Nuñez de Balboa», en cuyas dos creaciones hizo prodigiosos de inventiva, alcanzando ovación tan entusiasta como muy pocas veces se ha visto en el teatro. Su figura gallarda, y arrogante, su andar majestuoso, voz varonil y bien templada, su frente espaciosa y fisonomía expresiva, contribuía no poco al éxito.

«Describiendo al actor dice Eusebio Blasco: «Vico era andaluz. Nació en Jerez de la Frontera el año 1840. Tenía, pues, al morir, sesenta y dos años. De él se cuenta que, estando un día con Rafael Calvo en el café Suizo, y como uno de los contertulios preguntase á los dos artistas de dónde eran, contestó Vico: «Este es de Sevilla...; yo no soy más que de Jerez.

«Los primeros pasos en su carrera artística fueron penosísimos. Nadie creía en él. Los grandes actores de la escena española, aquellos que se llamaban Julián Romea, Joaquín Arjona, no desahuciaron en aquel galán joven las condiciones privilegiadas que poco después se colocaron al nivel de los grandes actores.

«D. José Valero le alientó en sus comienzos, y bajo su dirección obtuvo en Barcelona, el año 1864, sus primeros triunfos. Se presentó por primera vez en Madrid en el teatro de Lope de Rueda, que estaba situado en la calle del Barquillo; obtuvo grandes triunfos en Los amantes de Teruel, y dos años después, ya de primer actor, se trasladó al clásico coliseo, principal escenario de sus grandes victorias.

«A toda la historia del teatro Español en el último tercio del siglo pasado va unido el nombre del gran actor D. Antonio Vico. En el estreno de Consuelo obtuvo Vico una de las ovaciones más grandes que se recuerdan. A D. Federico Balart oímos referir no ha mucho lo que ocurrió en el teatro Español aquella noche memorable.

«Ayala era presidente del Congreso y el teatro estaba lleno, formando parte del público todos los diputados de la mayoría. Pasó el primer acto, y un aplauso débil hizo que se levantara el telón para que fueran saludados los artistas. Nadie pidió el nombre del autor. D. Adelardo poseíbase como un loco entre bastidores, metiéndose la mano con furia por entre su hermosa melena.

FÍSICA POPULAR

Velocidades.

Movimiento es fuerza y vida. Y como quiera que en el Universo no hay nada que permanezca en estado de absoluta quietud, debemos deducir de esta verdad que en el Universo no existe nada que no esté animado de una fuerza, y que no haya sido, sea actualmente ó esté en condiciones de ser más adelante, apto para la vida.

TELEGRAMAS

La Bolsa.

3 por 100 francés: 101,47. (Aperura.) Exterior español: 76,37. (Cláusura.)

TELEGRAMAS

La Bolsa.

3 por 100 francés: 101,47. (Aperura.) Exterior español: 76,37. (Cláusura.)

TELEGRAMAS

La Bolsa.

3 por 100 francés: 101,47. (Aperura.) Exterior español: 76,37. (Cláusura.)

TELEGRAMAS

La Bolsa.

3 por 100 francés: 101,47. (Aperura.) Exterior español: 76,37. (Cláusura.)

El sendero... Su de vi... En una i... pasati... codic... Por han t... la pr... El á que ent... lógico... cío de ad... (Za) El con u... toda l... ra inc... gre y... Luc con la... forta... bado... Al f... bro y... midab... bilco. INE El Si... tación... hoy á... pedirle... exist... exist... bilbil... Igno... duque... aventu... volver... dediar... Se ha... ganiero... Hesade... al cons... cisco Q... Tenie... se caus... médico... no puet... nes ragi... dido cu... de llem... mente e... cha, la... cender... años de... de ofici... los dos... suspens... disposito... Por el... en esta... Estado q... el autig... de Saint... ordenam... que en l... Como... de navío... haga ext... rra de 5... cho al á... las fami... destinad... familias... milados... abono, p... nes á las... Ha sid... ciencia d... Parece... cioso ac... reducción... la de San... Guerra r... pensión... Tambié... mos gara... tenía de... días, ab... doba. Y ahor... que dich... Arma, po... un hech... declarada... gada. ¿Q... FOLLE EL —Ciert... de ser de... uno de es... béis vivie... de en al... de en mu... esto las... estas las... pérdida e... que las h... gentes; y... venderle... todavía q... —¿Y p... hecho un... tiana su... convegi... pué de l... no me er... quiera q... Hawkins... yo les im... puñol co... iban en... —¿Y q... Clemen... do capit...

TEATRO DE LA ZARZUELA

La manta zamorana.

El desarrollo de esta zarzuela, a la par que sencillo é interesante, es en extremo natural y verosímil. Sus personajes son caracteres perfectos, llenos de vida y errancados de la misma realidad.

INFORMACION DE MARINA

El Sr. Ugarte acompañado de una representación de los armadores de Bilbao, ha vuelto hoy á visitar al señor ministro de Marina para pedirle que por el ministerio se adopte alguna medida encaminada al arreglo del conflicto existente entre los maquinistas y los armadores bilbaínos.

TRIBUNALES

Ha sido nombrado teniente fiscal de la Audiencia de Bilbao, el Sr. Santiago, juez de Ubeda. Parece que la sentencia del Tribunal Contencioso acerca de las dos cruces pensionadas y la reducción de la pensión á la que correspondía á la de San Fernando, revoca la Real orden de Guerra reconociendo el derecho á cobrar ambas pensiones íntegras.

FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA" 111

EL PIRATA

—¡Claramente: la cual suerte hubiera sido la de ser delatado y ahorcado el primer día en que uno de estos canallas de ingleses, á quienes habéis aliviado de sus cargamentos, hubiese fijado en vos la vista; como que no hay en todo el mundo sitio más concurrido de marineros que estas islas, para salvaros de tal riesgo, hemos perdido en estas playas un tiempo precioso, los que las habitan han hecho extremadamente exigentes; y aun cuando no tuviesen géneros que venderles ni dinero que mal gastar entre ellos, todavía quisieran apoderarse del buque.

¿A qué principio se debe que por un mismo hecho se hayan constituido dos distintos Tribunales? ¿Qué dice el art. 720 del Código de Justicia militar? Que se constituirá el Tribunal en el caso de que un oficial cometiére un acto deshonroso. Si de la sentencia resulta la absolución, es indiscutible no ha cometido semejante acto.

Ultima edición

Telegramas de la tarde (DE LA AGENCIA FABRA) La Bolsa. París 8. Apertura de la Bolsa de hoy: Exterior español: 77,05 y 77,17. 3 por 100 francés: 101,45.

INFORMACION DE MARINA

El Sr. Ugarte acompañado de una representación de los armadores de Bilbao, ha vuelto hoy á visitar al señor ministro de Marina para pedirle que por el ministerio se adopte alguna medida encaminada al arreglo del conflicto existente entre los maquinistas y los armadores bilbaínos.

Las Cortes

SENADO Sesión del día 8 de Marzo de 1902. Abre la sesión á las once de la tarde el señor Montero Ríos. Aprobada el acta, el Sr. Loygorri pide al ministro de Hacienda se haga una liquidación de las cantidades que las Diputaciones provinciales adeudan al Estado por enseñanza á fin de que se procure poner término á los conflictos que diariamente estallan por los descubiertos en que aquellas corporaciones se hallan y que dan lugar á constantes apremios de los delegados de Hacienda.

INFORMACION POLITICA

Las minorías del Senado. A última hora de la tarde se reunieron ayer en el Senado los representantes de algunas minorías para ocuparse del proyecto de ley sustituyendo el juramento por la promesa por el honor. Después de larga deliberación se acordó pedir á la Comisión que acepte una enmienda en el sentido de que la fórmula para juramento en todos los asuntos civiles ó criminales y en los militares, sea la del art. 68 de la ley del Jurado, la cual excluye la «promesa».

cho de que todos se acojan á él, y por tanto, no necesita de ninguna reforma. Rectifican el Sr. López Parra y el ministro de Hacienda.

CONGRESO

Sesión del día 8 de Marzo de 1902. A las tres y veinticinco la abre el señor Moret. En los años y tribunas regular concurrencia. En el banco del Gobierno el ministro de Agricultura.

La circulación fiduciaria.

La Comisión del Congreso que entiende en el proyecto de ley sobre circulación fiduciaria, después de examinar detenidamente las enmiendas de los Sres. Villaverde y Muniesa, ha acordado no aceptarlas. Este acuerdo le ha sido ya comunicado al Sr. Urzáiz, quien se ha manifestado completamente conforme con el criterio de la Comisión.

La salud del Sr. Sagasta.

El Sr. Sagasta, según ha manifestado —Aquí se cuenta que hace algunos cantenares de años tuvo su señoría la desgracia de aprender á saltar en el aire.

La concesión de pensiones especiales para servicios extraordinarios que no estén dentro de los preceptos de las leyes vigentes.

La situación política.

Los rumores de crisis que desde hace más de dos meses vienen circulando con tanta y tan justificada insistencia, parece que al fin van á verse realizados en un plazo de tiempo que probablemente no excederá de cuatro ó cinco días.

La situación política.

Los rumores de crisis que desde hace más de dos meses vienen circulando con tanta y tan justificada insistencia, parece que al fin van á verse realizados en un plazo de tiempo que probablemente no excederá de cuatro ó cinco días.

La salud del Sr. Sagasta.

El Sr. Sagasta, según ha manifestado —Aquí se cuenta que hace algunos cantenares de años tuvo su señoría la desgracia de aprender á saltar en el aire.

hoy en su propio domicilio, se encuentra en muy buen estado de salud, habiendo podido salir á uno de los balcones de su habitación durante algunos momentos.

LA BOLSA

Table with columns: FONDOS PUBLICOS, Día 7, Día 8. Rows include 4 0/0 PERPETUO INTERIOR, AL CONTADO, 5 0/0 AMORTIZABLE, etc.

FONOGRAFOS,

zofónos, gramófonos, máquinas de escribir motores, ventiladores y material eléctrico, no debe comprarse sin conocer los precios de la casa UREÑA, Barquillo, 14

Espectáculos para hoy

REAL.—A las 9.—Fanciola 84 de abono, turno 3.º par.—Un baile en moshers. ESPAÑOL.—A las 9.—(Beneficio).—La moza de cántaro.—La reja. COMEDIA.—A las 8 y 12.—Me gustan todas.

Imprenta del DIARIO DE LA MARINA

gente que hacía preparativos para la feria de Saint. Oile que debía celebrarse el día inmediato, y á donde concurren todos los habitantes de las Orcadas, y también un gran número de personas del Archipiélago más lejano de las islas de Schetland. Dicha feria continúa después por un tiempo indeterminado de tres días á una semana, y á veces más. Es muy antigua, y se deriva su nombre de Oloa, Olavo, ó Ollaw, célebre Rey de Noruega que introdujo el cristianismo en aquellas islas.

INHALADOR "SOMMA"

Es desconsoladora la estadística que en los grandes centros de población ofrecen las enfermedades pulmonares. El género de vida, el aire viciado y la falta de higiene concurren a estos funestos resultados. Los antiguos sistemas curativos eran impotentes para atajar el mal. Los medicamentos introducidos por la vía gástrica ofrecían no pocos inconvenientes, y en muchos casos serios peligros. Las sustancias antisépticas habían de darse a dosis tan refractarias que no llegaban al pulmón, quedando la enfermedad abandonada a sí misma con todos sus estragos, ó se elevaba la dosis, resultando, según la frase corriente, peor el remedio que la enfermedad, por los trastornos gástricos que ocasionaba en sus misteriosas reacciones químicas. Hoy, por fortuna, todos esos inconvenientes están salvados, haciendo llegar los medicamentos al pulmón de una manera precisa, en la dosis necesaria y exclusivamente por la vía respiratoria. El INHALADOR «SOMMA», con privilegio de invención, consigue este resultado, llenando una necesidad de la ciencia. Con este sistema y con este aparato se llevan al pulmón directamente las sustancias antisépticas y balsámicas, y allí destruyen todos los micro-organismos que anidan en sus células. Así presta inmensos beneficios en la tuberculosis, en el asma, en los catarros crónicos, en los enfisemas pulmonares, en las hiperemias, anginas, laringitis simple, granulosa, ulcerosa, difterias, etc. Al INHALADOR «SOMMA» acompaña un antiséptico, sin perjuicio de que los señores profesores puedan indicar en cada caso los medicamentos que hayan de emplearse, pues por medio de cuatro compartimientos distintos, que el aparato lleva, las sustancias pueden ser inhaladas en estado gaseoso, líquido pulverulento ó sólido. El INHALADOR, que tan importantes servicios viene a prestar a la ciencia, puede ser adquirido en módico precio por los señores médicos y por los enfermos. Estos pueden manejarlo por sí mismos fácilmente.

De venta en las principales farmacias. DEPOSITO: Su autor, y F. Gayoso, Arenal, 2; Rodríguez, Mayor, 23 y en nuestro

Consultorio Médico-Quirúrgico Internacional
ARENAL 1.—MADRID

2, ESTUDIOS, 2 ELEUTERIO MARTINEZ

CASA FUNDADA EN 1875

FOR

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

MADRID

Hasta las cinco de la tarde
se reciben anuncios en la Administración de este periódico, para funerales y aniversarios.

SOCIEDAD ANONIMA SANTA BARBARA
FABRICA DE PÓLVORAS
Y DE
PÓLVORAS SIN HUMO
Domicilio social: Uria, 40, OVIEDO
REPRESENTANTE GENERAL
JOAQUÍN DE ARIZA
Encarnación, 14, MADRID

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES
entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos intermedios.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.
Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.
Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.
Servicio quincenal con Bayona y Burdeos.
Se admite carga á flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.
Para más informes, oficinas 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 Compañía.

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmeals y Eynston.

COMPANIA MARITIMA RODAS BILBAO

Esta Compañía dispone de los siguientes buques:
El Salto... 4.000 toneladas de carga. Ceres... 5.800 toneladas de carga.
Eolito... 3.600 " " Diana... 6.000 " "
Minerva... 5.800 " " "

Compañía Marítima UNION

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

Compañía de remolcadores bilbaínos

Vapores remolcadores de doble máquina llamados:
Socorro... De ruedas. España... Doble hélice
Sansón... " " Rodas... " "

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

Excmo. Sr. D. Francisco Martínez Rodas.—BILBAO

El Sr. Martínez Rodas preside también la Sociedad Marítima Cantabria, que cuenta con los buques

CEIBRO, CHINDOR Y CHIO

que hacen el tráfico entre Bilbao, Bayona y Asturias. Igualmente preside la Compañía 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, para el Cantábrico, y quincenalmente, para el Mediterráneo.
Para toda clase de informes y detalles, dirigirse: en Bilbao, á la Compañía Anónima Marítima LA ACTIVIDAD, y en Liverpool, á los Sres. Jhon Glyn & Son, 20, Water Street.

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 cabrestanes. 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.

	Toneladas.
Buque de combate de 1.ª clase «Emperador Carlos V».....	9.235
Aviso torpedero «Filipinas».....	750
Siete cañoneros tipo «Almendares».....	270
Vapor de pesca «León-Vigo».....	60
Idem de pasaje «San Fernando».....	100
Idem id. «Cádiz».....	100
Remolcador «Eulogia».....	50
Crucero protegido (en construcción).....	2.030
Vapor de pasaje «Sancti».....	140
Idem de carga «Ugala».....	4.650
Idem de pasaje «Emilia» (en construcción).....	100
Idem para los arsenales (en construcción).....	240
Remolcador «Giralda» (en construcción).....	126
Idem para los arsenales (en construcción).....	335
Vapor de carga núm. 23 (en construcción).....	4.650
Idem id. núm. 24 (idem).....	4.650
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. CIUDAD, FONOGRAFOS Y ZONOGRAFOS



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 Cyclo, yte automático, imprenta portátil, muy útil á los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y disgramas Bettini.—Gramófonos y Zonófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios á

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

	Tonelada.		Tonelada.
Anselmo.....	900	Gijón.....	900
Antonio Velázquez.....	1.700	Juanita.....	1.600
Barambio.....	900	Julán.....	1.400
Carmen.....	1.300	Matías F. Bayo.....	1.900
Cifuentes.....	900	Melitón González.....	1.300
Duro.....	1.100	leiz.....	1.300
Felisa.....	1.100	Primeros.....	1.800
Florencio Rodríguez.....	1.500	Segundos.....	1.800

Ropas hechas

¿Queréis comprar más barato que en Barcelona?
VISITAD durante los meses de FEBRERO y MARZO.

EL ESCUDO DE BARCELONA

y compraréis

Traje americana, desde 15 pesetas	
Gabanes,	25
Chaquet castor,	6
Levitones,	12
Pantalones patén,	6

porque quiero liquidar todas las existencias de invierno. Ya sabéis que desde el año 1860, que se fundó esta casa, cuando ha dicho, como ahora,

verdadera liquidación
ha sido un hecho real y no un reclamo.
21 y 23, PRECIADOS, 21 y 23

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, Sabanailla, 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 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, 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: Lunes, Miércoles y Viernes.
Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

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

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene 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 Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

DIARIO DE LA MARINA

DIARIO DE LA TARDE

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

CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Madrid, un mes.	1 pesetas.
Provincias, trimestre.	5
Países de la Unión Postal, un año.	60
Asia y América.	70

ANUNCIOS

Cuarta plana.	0,20 pesetas línea.
Reclam. os.	0,75 " "
Noticias.	1,25 " "

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