

Diario de la Marina

Año XXXV. — Número 10.626.

Martes 10 de Marzo de 1903.

Dos ediciones diarias.

Al vado ó á la puente.

Alguna vez había de estar el Sr. Sánchez de Toca de acuerdo con nosotros, que desde hace dos años venimos diciendo que ó se atiende por el Estado á la Marina con los recursos necesarios, á fin de que preste eficaz servicio en la defensa de la nación, ó se disuelve para evitar un gasto inútil, aceptando como una carga de justicia el sostenimiento del personal de la Armada hasta su completa extinción.

Todo menos continuar engañando al país con esta farsa ridícula de defensa naval que cuesta demasiado para lo que es, y de la cual resultan víctimas por todos conceptos los oficiales de Marina, cuya reputación y crédito profesional está siempre en riesgo al tener que valerse de elementos arcaicos y deficientes en toda clase de servicios de paz y de guerra.

Cinco años ya han transcurrido desde que se hundieron en el mar nuestros buques de combate y las últimas colonias se desprendieron de nuestro dominio quedando la Marina en un estado de decaimiento sólo comparable al que se encontró después de Trafalgar. Desde entonces se han verificado en sus servicios y en su personal reducciones y amortizaciones con el objeto de adecuarla á un presupuesto exiguo, pero sin que para nada se tuviera en cuenta el objetivo de la defensa marítima nacional que constituye su misión.

El resultado ha correspondido á lo que se ha hecho; se ha sumido al personal en la miseria, manteniéndolo fuera de los barcos con gravísimo perjuicio de su eficiencia profesional, aunque hasta ahora la esperanza de la reconstrucción de la escuadra y de ser útil en ella al país ha podido contener el desaliento, éste cundirá y causará sus demolderos efectos tan luego como llegue al convencimiento general que los Gobiernos de la nación no se preocupan de la defensa marítima y la poseen á otros servicios que juzgan más importantes.

El sistema seguido con la Marina, entregado como organismo de experimentación á empirios atrevidos, que tuvieron la audacia de presentarse á la opinión como capaces de restaurarlo, no ha podido ser más destructor, pues se la ha estado agitando inútilmente con reformas ideológicas que no respondían á ninguna finalidad positiva en el cometido de la defensa marítima, desde el momento que no se le daban los elementos de material requeridos, con lo que sólo se ha logrado hacer aún más precaria la situación de su personal, cuya resignación, aunque grande, por fuerza debe tener su límite de resistencia.

El Sr. Sánchez de Toca, después de haber contribuido con sus precipitaciones y ligerezas á agriar los ánimos en la Armada, más que ningún otro ministro de los que en estos últimos tiempos ha padeído la Marina, está, pues, ahora en lo firme al decir que, ó se dan los recursos necesarios á fin de que exista con eficacia para su misión ó que se disuelva de una vez y no lentamente, como desde hace cinco años se está verificando, lo que además de ser cruel es costoso para la nación, cuyo tesoro se ahorrraría una suma de millones de pesetas que hoy se gasta sin resultado.

Una medida enérgica en este sentido terminaría de una vez el latente estado de angustia en que se hallan hoy cuantos sirven en la Armada, y resolvería la cuestión obrera en los arsenales, donde los trabajos de todos modos van á tener que paralizarse por falta de recursos para obras.

De esta manera al menos, en el camino seguro de perdición por donde dirigen á la Patria gobernantes ciegos para vislumbrar los males que le amenazan, aferrados á una política de petrificación que para nada tiene en cuenta sus verdaderos intereses, la Marina no figurará y no se podrá como hasta aquí hacer recaer sobre ella la responsabilidad de los desastres y de las futuras desmembraciones, á que por fatídica ley desde el año 1640 esta España condenada, puesto que jamás supo sacar experiencia de sus reveses y nunca pudo comprender la influencia del Poder Naval.

Conque, señores gobernantes, al vado ó á la puente, y basta de vacilaciones intolerables.

ECOS NAVALES

La copa de Niza.

Se ha verificado la prueba definitiva de la copa del Club Náutico de Niza, reservada á las embarcaciones de una tonelada, entre los yates *Marmar* y *Ephémère*.

Cincuenta metros antes del punto de llegada, y gracias á una hábil maniobra, el *Ephémère* ganó una pequeña ventaja, que le permitió llegar ocho segundos antes que su competidor.

Viaje del "Niagara".

El *Niagara*, hermoso yate construido en Wilmington, en 1898, zarpó de Nueva York en 10 de Diciembre último, conduciendo á su propietario M. Horvard Gould, y á la esposa de éste. Tocó en las Bermudas y las Azores, y llegó á Gibraltar en 30 de Diciembre.

De allí pasó á Argel, Malta y Alejandría, y tocará también en Nápoles y visitará la Côte d'Azur antes de regresar á América.

Mr. Gould piensa que el viaje redondo durará cuatro meses.

Pruebas de petróleo.

En las pruebas verificadas á bordo del *Hambra* y el *Mars*, de la Marina inglesa, los resultados han sido satisfactorios respecto á la generación de vapor, pero no han resuelto el problema del humo.

Háblase de ensayar unas tabletas llamadas de *petrolatum* por los ingleses, y que, en opinión de personas competentes, disminuirían considerablemente la cantidad de humo producida por la combustión.

Buques ligeros.

En Alemania se ha dispuesto que los buques ligeros de la Escuadra, encargados del servicio de exploración, formen una división especial, á las órdenes de un almirante que llevará el título de Comandante de los buques de exploración.

Tiene por objeto esta medida facilitar la instrucción del personal de la Armada germánica.

Puerto militar.

El Gobierno inglés ha resuelto crear un nuevo puerto militar en la costa oriental de Escocia, en virtud de la vigorosa campaña, iniciada á raíz del conflicto venezolano, para el establecimiento de una estación naval en el Mar del Norte.

Créese, no obstante, que la verdadera causa de aquella resolución ha sido la fuerza creciente de la Marina alemana y la falta de medios de la inglesa en la costa oriental de la Gran Bretaña.

Estación naval.

No hay nada definitivo todavía en lo que se refiere á la elección del apostadero que los Estados Unidos ambicionan en el Mar de las Antillas.

Puerto Rico ofrece á la Gran República la cesión de la isla Culebra; pero los oficiales de Marina americanos, después de haber desechado Bahía Honda y la Bahía de Nipe, declaráronse abiertamente en favor de la Habana.

POLÍTICA

Deficiencias peligrosas.

Al fin parece que de un momento á otro serán disueltas las Cortes fusionistas, ante las cuales prestó el rey el juramento constitucional.

No podían ser eternas y como realmente estaban ya fuera de juego, parece natural darlas cuanto antes la puntilla y llevarlas al quemadero.

Dentro de pocos días se firmará el decreto de disolución y pasarán á la historia esas Cortes, como las principales entre las que no han contribuido poco ni mucho al mejoramiento nacional.

Es probable que de las venideras haya que decir lo propio, porque los procedimientos para constituirlos son lo mismo. No se progresa nada en materia electoral. El país queda divorciado completamente de los organismos políticos; rehacios al estudio y á la contemplación de las necesidades modernas.

Por eso quizás la obra legislativa es peregrina, pesada é inútil. Se olvida el arte de legislar para ejercer el de fiscalización que resulta más cómodo; y los Gobiernos procuran ahogar esas fiscalizaciones organizando mayorías que más parecen comparsas políticas que instrumentos legislativos.

Las Cortes ya no resuelven para el progreso político ningún problema, desde el momento que son hechura de un partido, viviendo lo mismo que éste, en completa ignorancia de los anhelos del país. Si la representación nacional ha de vivir lo que viven las situaciones políticas, valiera mejor no cambiarlas y autorizar á los titulados padres de la patria á que digan sucesivamente, según el Gobierno que manda, lo que éste quiere, es decir, blanco donde antes se decía negro y viceversa.

Al menos de ese modo se evitarían al país graves perturbaciones, y al mismo régimen grandes molestias. La vida legal de unas Cortes son cinco legislaturas. Nunca se ha dado el caso de que unas Cortes mueran de muerte natural; todas sucumben violentamente.

Mientras eso suceda no tendrá el país confianza en su titulada representación nacional. Si hubiera el suficiente patriotismo para prohibir, por precepto constitucional, que las Cortes pudiesen ser disueltas, los partidos no tendrían vida tan efímera y las leyes serían más eficaces.

¿Qué va ganando el país con que los partidos resuelvan sus particulares fines? Que á unos gobernantes malos sucedan otros peores; que la administración se complique y perturbe cada vez más; que el presupuesto sirva sólo para aniquilar, no para reproducir; que no llegue nunca la hora de crear comunicaciones, escuelas, cañones ni barcos.

En cambio tenemos infinitad de ruedas inútiles; una verdadera legión de eximistros y un material y personal político anticuado, deficiente y caro. Otra cosa sería si á la dirección de los negocios públicos fuesen no los que hablan, sino los que hacen; no los teóricos, sino los prácticos; no los que convierten la política en oficio ó industria, sino quienes lo consideran como un sacerdocio.

Hay que ir haciendo opinión en este sentido, limitando cada vez más la esfera de acción del parlamentarismo huero y des- envolviendo la influencia de los verdaderos elementos de acción, que hoy viven retraídos, ante la bochornosa ingerencia de los falsificadores electorales y los explotadores de profesión.

EXTRANJERO

(POR TELÉGRAFO.)

Obstrucción senatorial.—Comisión de carbonos.—Huelga de herreros.

Nueva York 8.

El senador Gorman se propone hacer imposible la aprobación del tratado de reciprocidad con Cuba y el del canal de Panamá.

La comisión que entiende en la huelga de los obreros del carbón, tiene casi terminado su informe, en el cual recomienda, entre otros extremos, un aumento de 10 por 100 en los jornales.

Se han declarado en huelga todos los

obreros en hierro de los Estados Unidos y el Canadá. Piden un aumento de medio dólar diario. Créese que el número de huelguistas no bajará de 200.000.

El ejército japonés.—Rápido incremento.

Londres 8.

El ejército japonés en fin de 1902 contaba con 105 generales, 799 jefes y 5.749 oficiales, lo cual representa un aumento de 10 generales, 4 jefes y 580 oficiales, comparándolo con las cifras de 1901.

Este rápido incremento no llega todavía á lo resuelto después de la guerra con China, aunque no le falta ya mucho.

Escuadra rusa.

Paris 8.

Ha zarpado de Aden la Escuadra rusa, compuesta del acorazado *Retvisan*, cruceros *Bogayr*, *Diana* y *Pallada*, y cinco torpederos.

La base naval inglesa.—La Vossische Zeitung.

Berlin 8.

La *Vossische Zeitung* comenta la noticia de que Inglaterra va á crear una base naval en el Mar del Norte, y dice que no debe sorprender nada á los alemanes, acostumbrados ya á que en Inglaterra solo los hombres de Estado responsables, emitan pensamientos cuerdos y pacíficos con respecto á Alemania.

Siniestro marítimo.—Salvamento.—Desaparición de un tripulante.

Londres 8.

Ha ido á pique el bote de un práctico en St. Margaret.

Dicho bote iba remolcado por un trasatlántico extranjero y se cree que chocó con restos de algún naufragio.

Otro bote de Doves salvó á dos tripulantes, no pudiendo hacer lo propio con el tercero, que desapareció entre las olas.

EL SULTAN DE MARRUECOS

La prensa inglesa se esfuerza en desentrañar interioridades de la política marroquí, que presenta al Sultán en completa pugna con los sentimientos y costumbres de su pueblo.

Según esas referencias Abd-el-Aziz está haciendo muchas cosas que desagradan profundamente á sus súbditos, como por ejemplo comprar fincas en Inglaterra y depositar en el Banco de Londres grandes cantidades en oro y alhajas.

Otra cosa que disgusta mucho es que el Sultán se rodee de europeos á quienes colma de mercedes y regalos, mientras á los marroquíes los trata con la mayor desconsideración.

Todas estas extravagancias, producen, según esas referencias, un pésimo efecto en el pueblo y podrían determinar sucesos graves en la política interior de Marruecos.

Deben acogerse con mucha prevención todas estas noticias, porque no tienen más objeto que extraviar la opinión en Europa acerca del verdadero estado en que se encuentra la política marroquí.

ESGRIMA

BOTONAZOS

Los torneos de esgrima, tan frecuentes de algún tiempo á esta parte entre los más afamados maestros, empiezan á popularizarse.

No ya entre los jóvenes bien acomodados y de constitución relativamente robusta se va generalizando el ejercicio de este sport, sino entre muchos de condición humilde y modesto porvenir.

Hasta los chicos de la escuela, que antes jugaban al toro, ahora se perfilan y se pasan las horas de recreo en la elegante y distinguida faena de dar y recibir botonazos.

La esgrima de florete parece que es la que resulta más lucida. Hay que ver á esos muchachos en mangas de camisa con un corazón de franja roja, cosido al lado izquierdo de la pechera, puesta una careta de alambre y calzados los guantes de esgrima hacer culebrinas en el aire con un florete de bejuco, avanzando, retrocediendo, señalando botonazos, parando golpes magistrales, y en una palabra, dando magníficas estocadas que los convierten en ágiles y robustos duelistas.

En otro tiempo estaba más generalizada la esgrima de sable; pero se popularizó tanto, que ya daba *sablazos* todo el mundo, y hubo que blindarse. Después decayó, y hoy únicamente la practican los cómicos sin contrato, los libretistas silbados y los cesantes de todo género.

Los aficionados y los inteligentes aseguran que la esgrima es un ejercicio muy higiénico y sano; que contribuye eficazmente á conservar la agilidad, y sobre todo que *mueve la sangre*.

Y debe ser cierto, porque aburrido un profesor de idiomas, vecino mío que por el volumen parece la cúpula de una catedral en tamaño reducido, de no disminuir ni una milésima de gramo con el ejercicio de la bicicleta á que se consagraba antes con sus cinco sentidos, ha variado de cuadrante como el viento loco, y ahora se pasa todo el día jugando el florete, marcando botonazos á sus discípulos, muy contentos de darle una estocada al maestro y poder exclamar en francés: *Monsieur, touché!*

Esta fiebre por los botonazos va siendo ya demasiado intensa y á dar lugar á que muchos ciudadanos pacíficos queden verdaderamente *locados*. Todas las cosas que se sacan de quicio concluyen por caer en el más espantoso ridículo.

Muy en su punto está que practiquen la esgrima los jóvenes ricos por su casa que no tienen otra cosa que hacer, ni saben cómo *matar* el tiempo, ó los que por diversidad de causas quieren armonizar la esgrima intelectual con la material por aquello de *mens sana in corpore sano*; pero que sin razón ni motivo se dediquen al florete gentes á quienes no les pega ese ejercicio, ni con sintetismo, alardeando de una agilidad que no tienen y haciendo el payaso en esas salas de armas, que ahora brotan en todas partes como por encanto, resulta risible.

Hay quien le da por echárselas de matachín, y en cuanto alguien se desliza en lo más mínimo en la conversación y se permite, por ejemplo, emitir apreciaciones desfavorables sobre tal ó cual defecto físico de alguna dama conocida suya, ya está arrojando el guante al propinquo y enviándole los padrinos.

Después llega el turno á los amigos, ponderando la agilidad y destreza del matachín, que juega el florete como un maestro consumado;

y como el ofendido no sea otro tirador de primera, puede hacer cuenta que se ha caído de un nido.

Algunas veces, y como estas cosas suelen concluir en elmuerto, se reúnen tres ó cuatro matachines de estos de retumbrón que se hacen mutuamente el artículo, y se dedican á explotar á gente tímida de suyo, que á lo mejor se encuentra, sin comerlo ni beberlo, envuelta en lances de honor; y como el objeto es almorzar á costa de primos, se arreglan las cosas de tal manera que el víctima paga muy contento la franchisea con tal de no verse en el terrible lance de que alguno de esos matachines le señale media docena de botonazos en plena caja torácica y le envíe al otro barrio.

Buena es la esgrima, pero en sus justos y verdaderos límites, pues cuando se la toma como pantalla, para divertirse del prójimo, creyendo que éste es un badanas, suele saltar la contraria, y á lo mejor dar alguno de estos maestros de guardarropía, con la horma de su zapato, quedando señalado en pleno rostro *per omnia secula seculorum*.

Abel Imart.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO.)
DE NUESTROS CORRESPONSALES
La escuadra inglesa
Vigo 9 (6,40 t.)

Se encuentra fondeada en este puerto la escuadra inglesa del Canal, formada por los acorazados *Majestic*, *Príncipe George*, *Magníficet* y *Hore*, de catorce mil toneladas, y los cruceros *Jupiter*, *Streit*, *Promethan* y *Doris*.

La escuadra viene al mando del vicealmirante Wilson, que arboló su insignia en el *Majestic*.

En todos los barcos se halla instalada la telegrafía sin hilos y tienen el casco pintado de color gris oscuro para hacerlos menos visibles en el mar.

Entre el almirante y las autoridades se han cambiado las visitas de rúbrica.

La escuadra permanecerá aquí hasta el día 15.

Desde Gibraltar.—Buques ingleses.

Gibraltar 9 (10 n.)

Se ha hecho á la mar el crucero inglés *Gibraltar*, que marcha á Malta para recibir á los duques de Connaught, que regresan á la India.

Del vapor *Ramillies*, que ha fondeado procedente de Glasgow, han desembarcado nueve tripulantes de la goleta noruega *Vidi*, que naufragó el 3 del actual.

El puerto de Castellón.

Castellón 9 (11,30 n.)

Hoy se han reanudado las obras de la escollera de Levante de este puerto, que desde hace tiempo hallábase suspendidas.

Con este motivo han sido invitados á presenciar los primeros trabajos en la Cantera unos cincuenta individuos que fueron muy obsequiados allí. Pronunciáronse entusiastas discursos, haciendo votos por la prosperidad de Castellón y por la pronta terminación del puerto.

En el Arsenal de la Carraca.—El conflicto de siempre.

Cádiz 9 (10,40 n.)

Se ha reunido esta tarde en San Fernando la Junta de Administración del Arsenal, para resolver el nuevo conflicto que ha surgido por no existir crédito suficiente para sostener trabajando á toda la Maestranza.

Para evitar el despido de obreros se ha acordado reducir á tres los días de trabajo á la semana. Estos serán los lunes, miércoles y viernes.

Este acuerdo ha producido penosa impresión entre los obreros, pues los jornales que percibirán no les alcanzan para atender á las necesidades más perentorias.

ANOMALIAS DIRECTIVAS

Elementos importantes, más relacionados con la producción y la industria que con la política, se han considerado en el caso de pedir á los poderes públicos que se modifique la legislación del contrabando, que tiene ya más de medio siglo de fecha y no satisface, á lo que parece, las necesidades modernas.

Es curioso que á los poderes públicos haya que llamarles la atención sobre este género de deficiencias, que deberían por sí mismos remediar sin necesidad de ajenos estímulos, porque después de todo, su misión no es otra que la de armonizar las leyes con las necesidades modernas.

La legislación de contrabando y defraudación se rige todavía por un decreto del año 1852, y la necesidad de ponerla en armonía con los adelantos alcanzados en materia penal es tan evidente, que no necesita demostración.

La exposición dirigida al Gobierno por los industriales y comerciantes expresa la conveniencia de que se deslince bien el campo de acción entre lo que es delito y lo que es falta, porque en la aplicación de las penas resultan mal calificadas esas partes de la penalidad á tal extremo, que en cuestión de tal importancia como es la exacción de los impuestos, no se sabe bien cuándo se incurre en falta y cuándo en delito.

Esta confusión lamentable, convierte á los agentes del fisco de administradores inteligentes, en verdugos implacables del productor y contribuyente, establece odiosidades invencibles entre el país y los poderes públicos y crea antagonismos perniciosos para el desarrollo de la riqueza pública.

Con tanto lujo de letrados y tal plétora de legisladores como nutren los elementos directivos, nadie ha llamado la atención sobre estos tropiezos, y se tiene que dar el caso impropio de que, para modernizar estos procedimientos, sea menester que elementos cuya misión no es la de legislar, tengan que llamar la atención sobre tan imprecidentes recursos.

Quizá, como expresa la indicada exposición, fuera mejor sustraer el conocimiento de esos delitos y faltas en materia de defraudación al conocimiento de los tribunales á quienes hoy competen, y establecer en su lugar la intervención más amplia y decisiva de las clases mercantiles, constituidas en jurados, las cuales podrían apreciar, con menos prevención y más imparcialidad, los casos en que se falta y aquellos otros en que se delinque.

Para nuestro punto de vista, lo esencial es consignar que en todos los órdenes de la entidad directiva no se procura salir al encuentro de las dificultades ni de los entorpecimientos que en los procedimientos contra el contribuyente y productor se emplean; cosa que sólo ocurre en este país, donde la administración es enemiga del administrado y en que éste odia á aquélla.

Todo lo cual demuestra que la cabeza rige mal al organismo entero, y que se debe ir pensando seriamente en exigir responsabilidades, si quiera sean de carácter moral, á los que, sin ejecutoria ni aptitud reconocida, sino sólo mediante su osadía, llegan á los altos puestos de la vida pública sin la necesaria idoneidad ni preparación para la función legislativa.

MARINA MERCANTE

La navegación francesa en España.

La navegación francesa ha disminuido en diez años en nuestro puerto de Málaga en la proporción de un 40 por 100.

La Compañía que hace más negocios en dicho puerto es la «Havraise», que lleva mercancías entre Málaga, el Havre y Dunkerque.

La «Société generale des Transports Maritimes», lleva, principalmente al Brasil y al Plata, emigrantes italianos que embarca en Génova, y unos cuantos emigrantes españoles y mercaderías españolas.

La «Compagnie generale Transatlantique» hace escala en Málaga para cada uno de sus buques de la línea de Marsella, que van á las Antillas y á Colón.

La «Compagnie mixte» es la única francesa que ha intentado resolver el problema de las comunicaciones entre Marsella, España y Argelia, cuyo flete había sido abandonado por completo á las Compañías de otros países.

Desgraciadamente para los franceses, sus primeras tentativas no han sido coronadas por el éxito, porque los buques de dicha Compañía, obligados por el servicio postal, no hacen escala en Málaga más que cuando se dirigen á Tánger, y no podían permanecer demasiado tiempo en el puerto para cambiar las mercancías.

Después ha renunciado á su antiguo sistema y ha dividido en dos el servicio de sus buques. La línea Málaga, Melilla, Nemours, Orán, Marsella, es comercial exclusivamente y no deja de dar excelentes resultados.

La principal competencia con que luchan ahora los franceses, es la de la poderosa compañía húngara *Adria*, cuya residencia está en Fiume y que tiene ya asegurado el monopolio exclusivo de la navegación del Adriático con Marsella.

Esta Compañía, que sirve á todos los puertos de Túnez, Argelia y Marruecos hasta Mogador, ha puesto en comunicación directa á Málaga con Orán.—X.

Francia y Menelik.

Háblase de nombrar á M. Hugues Le Roux para reemplazar á M. Lagarde cerca del Negus, adjudicándole el título de cónsul general en Addis-Ababa; pero en los círculos coloniales franceses mejor informados se da por seguro el nombramiento del coronel Tonté, profesor de la Escuela de Guerra, para desempeñar aquel cargo.

M. Tonté realizó en 1895 una importante campaña en el Alto Dahomey, y hace tres años representó á Francia en el seno de la Comisión anglo-francesa, enviada para delimitar el Dahomey y el Lagos hasta el Níger (tratado de 1898).

Se ha dicho también que ha tenido muchos partidarios la candidatura del coronel Marchand para el indicado puesto; pero la hizo fracasar la oposición tenaz de M. Descazéaux.

Lo que parece seguro de todos modos es que el sucesor de Lagarde sea un oficial, puesto que Inglaterra é Italia están igualmente representadas cerca del Negus por militares, y Rusia tiene en Addis-Ababa una importante representación militar.

El puerto de Amberes.

En el Ayuntamiento de Amberes se procederá el primero del próximo Septiembre á la apertura de los pliegos recibidos para la construcción de una esclusa marítima con sus correspondientes dependencias.

La empresa tiene por objeto:

- 1.º Las demoliciones, desmontes, dragados y terraplenes necesarios.
- 2.º La construcción de la esclusa con puertas y accesorios para maniobras, muros de muelles y estacadas.
- 3.º La construcción é instalación de un puente volante.
- 4.º El desvío y abovedado del Schyn, con vanos ordinarios y puertas automóviles.
- 5.º Las maniobras de ensayos.

Los trabajos se ejecutarán de conformidad con los datos contenidos en una Memoria descriptiva detallada y los dibujos que presente el contratista.

La empresa constituye un precio alzado, en la más lata acepción de la palabra, y los proponentes describirán el tipo de esclusa por ellos adoptado.

Tendrá la esclusa 180 metros de longitud útil y 22 metros de anchura.

Las puertas y los vanos podrán ser movidos por la electricidad ó por presión de agua, aunque pudiendo también ser movidos á mano.

El puente volante será de acero, con un camino carretero de 5,20 metros de anchura y dos aceras de 1,40 metros.

El contrato se fijará en su proposición el plazo en que deba terminarse completamente los trabajos, bajo la multa de 500 francos por cada día de retraso, y con una prima de 500 francos por cada día de anticipación.

La ciudad resolverá lo conveniente en el término de cuatro meses. La fianza exigida será de 500.000 francos.

El 17 del actual se adjudicará la construcción de un cobertizo metálico cerrado en los nuevos muelles del Sur, sujetándose a un presupuesto de 1.751.300 francos. El plazo total concedido para los trabajos de ejecución y armado es de doce meses.

MARINOS ILUSTRES

El capitán Juan de la Cosa

Navegante, descubridor y entendido piloto.

1474 á 1511

Consta en una Real carta de 28 de Febrero de 1494, que Juan de la Cosa era vecino de Santona, y tradición como el testimonio de personas competentes hacen seguro que había nacido allí, siendo de suponer que en la fecha de la Real carta, á donde se le menciona como vecino, habría de tener cuando menos veinte años; de aquí al año 1474, que se infiere de su nacimiento, del cual no hay completa seguridad, como se tiene de la fecha de su muerte, por las trágicas circunstancias en que éste último tuvo lugar.

Semejante indicación ha producido mal efecto, precisamente porque la situación actual de la Iglesia refleja la sabiduría y tacto profundo del actual Pontífice, que ha conseguido que todas las naciones, aun las más apartadas del dogma católico, reconozcan la autoridad moral del gran sacerdote que ocupa tan venerable y digna Silla de San Pedro.

Impresiones directas recibidas del Vaticano expresan la satisfacción de León XIII ante el espectáculo hermoso de la unión y armonía de todos los católicos, evidenciada unánimemente con motivo de las últimas fiestas de su jubileo, en que todas las naciones han enviado representantes para felicitar al Papa.

Relacionados y ligados íntimamente los hechos todos de la historia del hombre desde los diversos puntos de vista individual y colectivo, continuó su disertación el conferenciante, jefe de nuestra Marina, discurriendo por el glorioso campo que tantos hechos heroicos sembraron para siempre los marinos catalanes, las algomavares y capitanes de Aragón y Cataluña, quienes bajo las enseñanzas de D. Fadrique de Sicilia y de D. Jaime II del mismo Aragón, hicieron tributario de esta Corona al rey de Túnez, dieron un reino en Grecia al infante D. Alfonso de Mallorca y conquistaron á Cerdeña en el combate naval del golfo de Cerdene en el combate naval del golfo de Caller (Cagliari), origen de la subsiguiente ocupación de Córcega.

Los hechos notados se realizaban á principios del siglo XIV, y como venían preparándose ya desde el XIII, por el desarrollo que á los ordenamientos marítimos mercantiles, defensivos y de conquista catalanes, mallorquines y valencianos imprimieron los reyes de Aragón y los prohombres y Cancelleres de las ciudades marítimas de aquella Corona; terminó su trabajo el Sr. Pastorín ocupándose del citado y asombroso desarrollo naval en aquellas épocas, así como de la interesantísima cuestión de la nacionalidad del inventor de la aguja náutica, hasta ahora desconocido, si bien queda probado que los marinos catalanes la emplearon ya en el siglo XIII.

Excusado es encomiar la satisfacción que al ánimo y al espíritu del auditorio llevan los estudios y recuerdos de grandezas marítimas nacionales.

En esta expedición iba también Américo Vesputio, mercader y sabio en cosmografía, que dió nombre á toda aquella parte del mundo por sus mapas, siendo así que los descubrimientos hechos en este viaje se le deben á Alonso de Ojeda, natural de Cuenca, como capitán, y á Juan de la Cosa, como piloto.

En 1501, habiendo armado Rodrigo de Bastida, vecino de Triana, en Sevilla, dos navíos para otra expedición á Tierra-Firme, se concertó al efecto con algunas personas y especialmente con Juan de la Cosa, que era el mejor piloto que había por aquellos mares, pues era hehura del almirante Colón.

Este es el cuarto viaje que se sabe de La Cosa en los descubrimientos, y en él se tocó por vez primera en lo que luego fué Cartagena de Indias.

En 1503 presentó á la reina en Segovia dos cartas de marcar de las Indias, trabajo muy notable, del que se han ocupado sabios escritores nacionales y extranjeros.

En 1504 fué á Urabá capitaneando cuatro navíos, y á su regreso en 1506 entregó en Tesorería 491.708 maravedises por el quinto que pertenecía al rey en el producto de los rescates, y más adelante se le concedió por sus servicios una pensión vitalicia de 50.000 maravedises.

En 1507 cruzó entre el cabo de San Vicente y Cádiz para proteger la recalcada de buques que se esperaban de las Indias con dos navíos que mandaba.

Quiriendo el rey reanimar el espíritu de descubrimientos, llamó á la corte, que estaba en Burgos, á Juan Díaz Solís, Vicente Yañez Pinzón, Juan de la Cosa y Américo Vesputio, y se acordó ir descubriendo por toda la costa del Sur y poblar lo ya descubierta, desde Paria hacia Fomonte en Costa Firme, procediéndose al apresto de cuatro carabelas, de las cuales las nombradas *Huelva* y *Pinta* se le confiaron á *La Cosa*.

De esta expedición volvió en 1508 con bastantes beneficios, haciéndosele merced de cien mil maravedises y seis mil más para ayuda de costas.

Habiéndosele concedido el 3 de Abril de 1503 el oficio de alcaide mayor de Urabá, le fué confirmado por Real cédula de 17 de Junio del mismo año, y en 1509 se le otorgaron otras gracias para ir á establecerse con su familia en la Española ó Isla de Santo Domingo, decidiéndose que fuese lugarteniente de Alonso de Ojeda; el Capitán Juan de la Cosa, y se le hizo merced de su oficio expresado de alcaide mayor, con ampliación para un hijo suyo, y se ordenó al gobernador de *La Española* se le dieran indios que le sirviesen, porque llevaba allí su casa y era hombre de valor y de servicio.

En el mismo año 1509, partió *La Cosa* con tres buques que él fletó, para *La Española*, donde encontró desavenidos á Ojeda y Nicuesa por cuestión de límites de sus gobiernos; tercio en la cuestión y señaló por línea divisoria el río Grande del Darien, el uno hacia Levante y el otro hacia Poniente, consiguiendo quietarlos.

Ojeda, en uso del privilegio que tenía para poblar á Tierra-Firme, de la Española con su Armada en 1510 acompañado de La Cosa, con varios religiosos é indios para atraer á los indígenas por medios suaves y sin hostilidad. Todo fué en vano, porque los daños que Cristóbal Guerra y otros los habían hecho, los tenían muy exasperados.

Insistiendo Ojeda, empezó su empresa por la comarca de Cartagena, sin dar óídos á La Cosa, que sabía la fiereza de los indios y su guerra con flechas emponzoñadas; le aconsejaba ir á poblar en el golfo de Urabá, donde eran conocidos y tratables.

Ello fué que aunque los derrotaron, desbandados luego, fueron los españoles muertos por los indios, sin haberse salvado más que Ojeda.

La Cosa espúj por la actividad del veneno de una flecha de que estaba herido y se salvó luego un soldado, que mandó á Ojeda para participarle el estado en que quedaba.

Ojeda no se olvidó de ir á salvar á *La Cosa*; mas cuando pudo verificarlo, al cabo de algunos días, y volvió con la gente que pudo reunir al lugar de la derrota y encontró el cadáver de su compañero y amigo el capitán *La Cosa* colgado en un árbol; lo mandó entonces dar cristiana sepultura.

Así murió este valiente é ilustrado marino, digno en verdad de mejor suerte.

Está probado que se le debe el plano más antiguo que existe de la costa cantábrica.

El rey mandó que no se tocasen los indios y propiedades de Juan de la Cosa y asignó á la vida del valiente marino 45.000 maravedises al año, que debían serle satisfechos por la casa de contratación de Sevilla.

Entre los curiosos objetos que se expusieron en el Ministerio de Ultramar, con motivo del Congreso de americanistas, había un plano hecho *La Cosa*, que llamó la atención extraordinariamente.

En 1877 publicó el Sr. Leguina (D. Enrique) un libro titulado *Juan de la Cosa*, piloto, compañero de Colón, obra que vió la luz en Madrid, y en donde se encuentran datos mucho más extensos y detallados, que no caben en una corta biografía como la presente, cuyo unico objeto es el de incluir en la galería de marinos célebres é ilustres al que sin disputa llegó á serlo de su tiempo, como lo demuestran las páginas de la historia de la Marina de guerra española.

Manuel Diaz y Rodriguez.

Madrid 10 de Marzo de 1908.

RUMORES INFUNDADOS

Merece escaso crédito la noticia que transmite el telégrafo respecto á que los cardenales que han asistido á las recientes fiestas del jubileo pontificio en Roma, consideran conveniente que el Papa futuro se ocupe más esencialmente de los asuntos religiosos que de los políticos.

Semejante indicación ha producido mal efecto, precisamente porque la situación actual de la Iglesia refleja la sabiduría y tacto profundo del actual Pontífice, que ha conseguido que todas las naciones, aun las más apartadas del dogma católico, reconozcan la autoridad moral del gran sacerdote que ocupa tan venerable y digna Silla de San Pedro.

Impresiones directas recibidas del Vaticano expresan la satisfacción de León XIII ante el espectáculo hermoso de la unión y armonía de todos los católicos, evidenciada unánimemente con motivo de las últimas fiestas de su jubileo, en que todas las naciones han enviado representantes para felicitar al Papa.

Centro del Ejército y de la Armada.

Los estudios de Historia Naval prosiguieron expuestos, de siete á ocho de la noche del viernes 6, metódica y convenientemente comprendidos con arreglo á razones de ocasión y tiempo, por el señor disertante, á quien tantas veces hemos con gusto citado y alabado en justicia desde que empezó la explicación de lecciones con el título de *Compendio histórico de la nave Armada*.

Relacionados y ligados íntimamente los hechos todos de la historia del hombre desde los diversos puntos de vista individual y colectivo, continuó su disertación el conferenciante, jefe de nuestra Marina, discurriendo por el glorioso campo que tantos hechos heroicos sembraron para siempre los marinos catalanes, las algomavares y capitanes de Aragón y Cataluña, quienes bajo las enseñanzas de D. Fadrique de Sicilia y de D. Jaime II del mismo Aragón, hicieron tributario de esta Corona al rey de Túnez, dieron un reino en Grecia al infante D. Alfonso de Mallorca y conquistaron á Cerdeña en el combate naval del golfo de Cerdene en el combate naval del golfo de Caller (Cagliari), origen de la subsiguiente ocupación de Córcega.

Los hechos notados se realizaban á principios del siglo XIV, y como venían preparándose ya desde el XIII, por el desarrollo que á los ordenamientos marítimos mercantiles, defensivos y de conquista catalanes, mallorquines y valencianos imprimieron los reyes de Aragón y los prohombres y Cancelleres de las ciudades marítimas de aquella Corona; terminó su trabajo el Sr. Pastorín ocupándose del citado y asombroso desarrollo naval en aquellas épocas, así como de la interesantísima cuestión de la nacionalidad del inventor de la aguja náutica, hasta ahora desconocido, si bien queda probado que los marinos catalanes la emplearon ya en el siglo XIII.

Excusado es encomiar la satisfacción que al ánimo y al espíritu del auditorio llevan los estudios y recuerdos de grandezas marítimas nacionales.

¡QUÉ CONFLICTO!

Con este título leemos en nuestro querido colega *La Correspondencia* de San Fernando, lo que sigue:

«Corren vientos de fronda para el desdichado Departamento y se avecinan conflictos de inmensa importancia para el Arsenal de la Carraca, siempre olvidado y preterido; cabeza de turco donde se descargan los golpes que las contrariedades producen en los hombres que rigen los destinos de la nación.

La Maestranza por un verdadero milagro, por un *tour de force*, ha percibido ayer sábado una de las dos semanas devengadas. Para ello ha sido preciso que se lanzaran en busca de unas dos mil pesetas que faltaban para el pago de esa atención sagradísima.

La otra semana Dios y el señor ministro de Marina dirán cuándo ha de satisfacerse.

Pero con ser esto gravísimo, con rebasar los límites de lo increíble, lo es mucho más el conflicto planteado por la falta de créditos.

Se ha establecido el pavoroso dilema de despedir en la semana entrante seiscientos operarios ó limitar los trabajos á tres días de la semana.

Bonito dilema y bonito porvenir para esos honrados hijos del trabajo y para esta desdichada ciudad!

Aunque entre dos males siempre es preferible el menor, y de tener necesidad de hacerse algo debe pedirse por todos los medios que no se despidan operarios, aunque se limiten los días de trabajo, y no deben ponerse en juego todas las energías para conjurar ese conflicto y evitarse ese despido y paralización de los trabajos?

Es vergonzoso en alto grado cuanto viene ocurriendo con los servicios de la Marina en este departamento.

Las consignaciones de los buques vienen tan menudadas, que algunos, como el *Palayo*, por ejemplo, han percibido *20.000 pesetas de menos* para las atenciones del mes, y otras sumas que varían de 4 á 8.000 pesetas.

De ahí el escándalo que denuncia nuestro dignísimo capitán general, de que para pagar los sueldos de los fogoneros y los ranchos de la maestranza, frase preciso pedir al crédito, ya muy mermado de la Marina.

¡Qué vergüenza y qué escándalo!
Otro barco, que bien pudiera ser el *Proserpina*, tiene en sus cajas unas *148 pesetas* para los ranchos de todo el mes.

¡Hasta dónde hemos de llegar?
¿Qué se pretende con esto?

Las decantadas reformas del flamante Sánchez Toca se limitan á dictar Reales órdenes depresivas para el personal de la Armada y matar de hambre á los que tripulan los barcos?

En el Hospital de Marina de San Carlos no hay medicina ni dinero para adquirir las, ni sirven los pedidos hechos hace cuatro meses al ministerio, ni podrán comprarse los víveres necesarios para el alimento de los enfermos.

¡Es el colmo de la improvisación!
Se hace preciso, por tanto, que nuestras autoridades reclamen contra estas faltas, evitándose el sonrojo de que los proveedores de la Marina se nieguen á suministrarlo, y el perjuicio enorme y el conflicto que un despido en el arsenal produciría.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Elecciones en Canarias.

Las Palmas (Gran Canaria) 9.

En el distrito de Gufa han sido elegidos sin oposición los diputados provinciales salientes. En dicho distrito, luchará en las próximas elecciones de diputados á Cortes, el canalejista Sr. García Guerra, cuyo triunfo se considera seguro.

Britanizándose.

Las Palmas (Gran Canaria) 10.

Ha comenzado á publicarse en esta ciudad una revista titulada *Islas Canarias*, escrita toda ella en inglés.

La atención de extranjeros en esta isla es extraordinaria.

Torpedero á pique.

Nueva York 10.

Un telegrama de Valparaíso da cuenta de que el torpedero chileno *Ingeniero Mery* se ha ido á pique en San Antonio, salvándose toda la tripulación.

El canal de Panamá.

Washington 10.

La Comisión de Negocios Extranjeros del Senado ha emitido ya informe favorable acerca del tratado del canal de Panamá.

El dictamen de la comisión ha sido leído á la Cámara y hoy comenzará la discusión del mismo.

Hueiga de tipógrafos.

París 9.

La huelga de los tipógrafos de Roma, que reclamaban la jornada de nueve horas y un aumento del 10 por 100 en los jornales, ha ofrecido una fase curiosa.

Durante algunos días, el extracto de las sesiones se ha hecho con la máquina de escribir; pero el presidente de aquella ha reclamado del arrendatario del servicio, que éste se haga en imprenta, y la mayoría de los dueños de establecimientos tipográficos, obrando por espíritu de solidaridad, ancianos unos, llenos otros de riquezas y dignidades, han acudido como simples obreros á realizar el trabajo de composición, ajuste y tirada.

Los huelguistas han comentado con viveza el hecho, pero no se han atrevido á oponerse á él.

Comisión informadora.

París 9.

El grupo político exterior ha resuelto nombrar una comisión informadora sobre los asuntos de Marruecos. También ha acordado pedir la publicación del *Libro Amarillo* sobre las gestiones practicadas por Francia é Italia en las cuestiones marroquí y tripolitana.

En las Cámaras inglesas.

Londres 9.

El ministro Sr. Cramborne dice en la Cámara de los Comunes que los representantes ingleses en Hankow y Tient-Sin señalan gran agitación contra los ingleses en el país, agitación que el ministro de la Guerra chino atribuye á movimientos de las tropas Hoencinadas. La Cámara, después de las explicaciones dadas por el ministro de la Guerra Sr. Brodrick sobre medidas adoptadas para la formación de oficiales del ejército, desecha la proposición del Sr. Long, pidiendo un cambio radical en el sistema.

Accidentes marítimos.

Londres 9.

El *Lloyd* ha recibido el siguiente despacho de Barrow:

«El vapor español *Austria* llegó el sábado por la noche procedente de Bilbao y desembarcó 49 hombres que componían las tripulaciones de los vapores españoles *Miravilla*, que se dirigía de Bilbao á Rotterdam con cargamento de mineral, y *Bilbao*, que iba de New York á Bilbao con carbón. Ambos buques habían tenido que ser abandonados el día 5 en el Golfo de Vizcaya cuando se iban á pique.

Viaje de Loubet.

París 9.

El presidente Sr. Loubet, en su viaje á Túnez que durará del 27 al 30 de Abril, visitará á dicha localidad, Sousse, Sfax y Bizerta, verificándose en todas partes recepciones y banquetes oficiales.

El presupuesto de Marina.

Londres 9.

El presupuesto de Marina asciende á libras esterlinas 35.836.851, debiéndose el aumento que ha tenido de 3.202.000, á la construcción de tres acorazados, once cruceros, quince contratorpederos y diez submarinos.

El personal afecto á la Marina asciende á 127.000 hombres, ó sea 4.600 más que en el presupuesto actual.

Persiguiendo al Mullah.

Londres 9.

Un despacho de Obbia dice que el general Munning persiguiendo al Mullah ocupó sin oposición el punto llamado Galcayon.

La salud de Su Santidad.

Roma 9.

Su Santidad León XIII ha recibido en la mañana de hoy en audiencia al cardenal Perraud. Este hecho demuestra por sí sólo los rumores alarmantes que nuevamente habían circulado sobre la salud de Su Santidad.

La Junta central del Censo

La reunión de ayer.

Como se esperaba en la reunión ayer tarde celebrada por la Junta central del Censo, fué aprobada la ponencia suscrita por los señores Capdepón y Danvila, y desechado el dictamen del Sr. Salmerón.

En la referida ponencia se propone á la Junta lo siguiente:

1.º Que se publiquen en la *Gaceta de Madrid* las actas de las sesiones de la citada Junta que corresponden á las sesiones celebradas por la misma en 22, 24 y 26 del próximo pasado mes de Febrero.

2.º Que se remitan el número ó números de la *Gaceta* que contengan dichas actas, por conducto del presidente del Consejo de Ministros, al ministro de la Gobernación para que se envíen las indicadas *Gacetas* á todos los gobernadores civiles de las provincias, llamándose la atención acerca de las referidas actas, á los efectos oportunos.

3.º Que el dictamen aprobado por la Junta en la sesión de 26 de Febrero último se comunique por el señor presidente á los de las Juntas provinciales y municipales del Censo para su conocimiento y el de las Juntas que presiden, advirtiéndoles que deben acusar recibo de dicha comunicación.

Que asimismo se remitan á los presidentes de las Juntas municipales del Censo ejemplares del referido dictamen en número igual al de colegios electorales del Municipio, para que en el caso de que sean disueltas las actuales Cortes y convocadas otras nuevas, sean expuestas á la entrada de los colegios electorales, desde la convocatoria hasta la elección de diputados á Cortes.

Antes de procederse á la votación manifestó el Sr. Silvea que el Gobierno no pondría dificultad alguna á publicar en la *Gaceta* los documentos de la Junta central que le sean remitidos en las condiciones que determina la Real orden de 1890; pero que no podía aceptar el papel de mandatario de la Junta para enviar á los gobernadores y á los alcaldes un documento que precisamente es contrario al criterio del mismo Gobierno. Declaró el Sr. Silvea que este extremo no podría cumplirse y que en tal sentido debía ser modificada la ponencia.

El Sr. Capdepón no aceptó la modificación propuesta y su ponencia sin variación ninguna fué aprobada por nueve votos de las oposiciones contra seis de los ministeriales.

CUENTO

EL AVARO

«Toda calidad humana debe tener su exageración», dijo Henri Verande, pues sin eso no habría progreso. Esto es lo que me vuelve indulgente para con el avaro. En fin de cuenta no es sino la hipertrofia de la avaricia. Es justo que me acuerde de ella cuando la casualidad me pone en frente de una de esas tristes criaturas, para quienes el universo ha tomado la forma de una caja de hierro.

Cuando tenía veintitres años pasaba tres ó cuatro meses de cada verano en el pueblo de Cissey-les-Rouvres. Es un lugar que tiene fisonomía especial. Allí se ven formas del tiempo de Septimio Severo y un castillo edificado en el tiempo de Felipe Augusto. Los rodean bosques morados, entrecortados por estrechas praderas, de hierbas ásperas y aromáticas, donde viven pequeñas vacas coloradas, fantásticas como cabras, cerdos negros y ovejas oscuras, cuyos carneros recuerdan notablemente los carneros montañeses. Allí se crían mulas gigantescas, conjuntamente con asnos garachinos velludos como osos y pesadas yeguas. Allí la gente no es pobre. Sabe trabajar y el país tiene reservas de oro y de plata acumuladas por algunos compañeros de Mont Bard. En cuanto á mí, era huérfano y bastante pobremente servido; un bosque, unos estanques y algunas tierras arables constituían mi patrimonio. El alquiler producía algunos miles de francos, lo justo para vivir.

La lógica y la cordura me aconsejaban tomar, después de sostenida mi tesis, la sucesión del anciano Dr. Carón, que tropezaba en la vejez y las enfermedades, y casarme con su hija, que tenía 30.000 escudos en tierras al sol. Carón lo deseaba: la hija no decía que no. Pero yo no era cuerdo. No me gustaba esa excelente joven, algo remolona, con su tez color de harina de maíz, sus ojos semejantes á pequeñas manzanas verdes, su andar de carterero rural. No; yo amaba á Clara Presles, que se deslizaba sobre las colinas como las Oréades, que sacudía su cabellera rubia como un haz de rayos solares, cuyo cutis recordaba al momento todas las blancas flores de las selvas y de los estanques, cuyos ojos, dientes y labios salían de las manos del joyero mágico que sabe hacer vivir los corales y saturarlos de luz. Pero esa fortuna viva crecía en el jardín de las Hespérides. Las hijas de la Noche y del Erebo, con el Dragón, velaban sobre ella, ó, para hablar sencillamente, Clara tenía 100.000 francos de renta y debía recibir el doble. Cuidada por parientes sólidos é ingeniosos, como las cerrajas Fichet, estaba al abrigo de gontes de mi especie. Yo me lo repetía cada día, pero no me escuchaba á mí mismo. Y andaba entre los árboles del bosque y los arbustos de la ribera para ver pasar á esa pequeña forma deslumbradora...

Tenía yo un amigo en Cissey-les-Rouvres. Era un solterón viejo, sórdido, grisiente, que vivía precisamente en una de las alas del castillo de Felipe Augusto. Vivía allí, solitario, sin temor, pues, en memoria de hombre, jamás se había recordado un bandido en el distrito.

Ese personal desempeñaba en Cissey el gran primer papel de avaro. Sin embargo, no practicaba la usura, y, por consiguiente, no ejercía la profesión de cortar en carne de cristianos. Especulaba solamente sobre las tierras y sus frutos, con una habilidad prodigiosa; no poseía menos de seis á siete millones. Jamás ese hombre gastaba un centavo. Además, apenas comía. En cuanto á sus trajes, que le gustaban inmundos, se los procuraba siempre gratis, como complemento imprevisto de algún pequeño negocio. Había yo entrado en relaciones con él, por haberle sacado de un río, donde estaba tomando un baño forzoso. Consideró que yo le había salvado la vida: me tomó cariño. Iba á visitarle á veces; no me disgustaba su compañía; tenía un espíritu raro, hasta original y un extraordinario conocimiento de los hombres.

En aquel año pronto notó mi melancolía. No me interrogó, pero me vigiló, y una tarde en que suspiraba, suspiré más fuerte que yo, exclamando: «¡Desgraciado muchacho! ¿Qué ha ido usted á hacer?... Es como ir voluntariamente á echarse en las garras del cólera ó de la viruela.»

Todo dolor necesita confidente. Este se ofreció: le tomé. Me escuchó hasta que quise. Daba vueltas á sus ojos amarillos con aire desolado y terminaba siempre por decir:

«¡No hay nada que hacer!... Y también es justo: sería cosa abominable que esa gente fuera á dar su hija á un hombre que no tiene un centavo.»

«No importa... Me gustaría haer algo por usted... Pero algo que no me costara nada...»

Una mañana, encontré á Darraz de muy buen humor. Tenía puesto su traje menos grisiente, y el de sus sombreros que menos se parecía á yesca. Se frotaba alegremente sus manos sucias.

«Le necesito, me dijo... y enseguida:—Es menester que usted me acompañe á casa de los Presles...»

Como todos los locos de mi especie, era incapaz de rehusarme el doloroso placer de ir á ver el objeto de mi locura. Hice, pues, una señal de consentimiento, y el viejo avaro me llevó al castillo de los Presles, por una senda cubierta. Era una de sus manías esconder sus más insignificantes pasos.

Durante el camino manifestó una alegría que le sentaba tan bien como un traje de baile á un gendarme, la cual fué creciendo cuando llegamos ante el severo Sr. Presles. Esto, de tipo militar, con la barba en punta y gruesas cejas, me miraba con aire desdoso; pero, en cambio, mostraba una consideración casi respetuosa á mi inmundito compañero.

«Señor—dijo el avaro después de las primeras palabras;—vengo á hacerle un pedido singular.»

«Y como Presles le miraba extraño:

«—Sí, muy singular, pero es un deber. Este joven me ha salvado la vida... Quisiera que usted le concediese la mano de la señorita de Presles. Tendría yo en ello una satisfacción y un gusto infinitos.»

«Y mientras Presles se volvía rojo de cólera, él repitió plácidamente:

«—Sí, eso me gustaría.»

«Por consideración á su edad y á su situación—exclamó Presles—excuso el paso que usted está dando...»

«—¿Y por qué necesita excusa mi pedido? —dijo Darraz en tono digno.»

«Pero—continuó finalmente el otro—usted debería, mejor que nadie, comprender que jamás daré mi hija á un hombre pobre.»

«—Mi joven amigo no es pobre!—contestó plácidamente el avaro.»

«No juguemos con las palabras... El señor de Verande tiene apenas de que vivir...»

«—Sí, ahora... pero dentro de algunos años, será tan rico, ó más bien, será más rico que usted.»

«Y colocando su mano negra sobre mi hombro, dijo:

«—¡Le adopto!

«Y se apresuró á agregar:

«—Pero no tendrá nada antes de mi muerte.»

Presles se tornó más rojo de cólera todavía; luego tuvo un gran gesto de estupefacción, por fin sonrió y dijo casi con humildad:

«—Es cosa distinta... Sólo me queda consultar á mi hija.»

«¡Oh! decía Darraz, mientras volvíamos hacia el castillo Felipe Augusto. He conseguido lo que quería... Le he prestado un servicio sin gastar un centavo...»

Se frotaba las manos, reía con el ruido de un cuchillo contra la piedra de afilar. Luego una sombra pasó por su rostro; guardó silencio durante un minuto, y al fin murmuró:

«—No importa... Eso no es justo; no se deben hacer cosas gratis. Eso traería desgr

Historia de la telegrafía submarina.

Desde que se ha llevado a la práctica la telegrafía sin hilos, ha hecho grandes progresos agnada el Océano la cuestión de las comunicaciones.

Varios son los países que reclaman el honor de haber inaugurado el sistema telegráfico por medio de cables submarinos; mas parece que la prioridad del invento correspondió a un sabio ruso, el profesor Sommering, que, en 1807, demostró la posibilidad de aislar un alambre sumergido, de modo que permitiera la transmisión de una corriente eléctrica. El experimento se realizó haciendo estallar una pequeña carga de pólvora al otro lado de un arroyo.

El éxito de ese modesto ensayo animó al señor Sommering, y éste propuso al gobierno de Rusia establecer una comunicación por cable entre San Petersburgo y Cronstadt, aunque sin resultado alguno.

En 1839, un físico inglés reanudó los ensayos estableciendo comunicación telegráfica entre dos puntos de la desembocadura del Hoogel in Calcuta.

En 1842, el gobierno de los Estados Unidos mandó unir, por igual procedimiento, Castle Sarden y Gouerns Island, realizando la operación Morse, autoridad que ha sido después en cuestiones de telegrafía.

Un ingeniero llamado Watkins Brett, emprendió en 1850 la construcción de un cable de una pieza, cuya longitud excedía de 25 millas, y las autoridades pasaron apuros para evitar que los habitantes de Douvres inutilizaran el nuevo conductor de electricidad, embarcado á bordo del remolcador *Goliath*.

Por fin, el 23 de Agosto, éste consiguió verificar su tensión á través del Paso de Calais, auxiliado por el cañonero *Vituperon*, quedando por primera vez unidas directamente las costas inglesa y francesa, y tomando tierra el cable al pie del faro de Cabo Gis-Nez.

No habían terminado las fiestas de la inauguración cuando ya el cable estaba fuera de servicio por desgastarse de la cubierta, y en 1851 se procedió á tender un nuevo hilo, compuesto de cuatro alambres de cobre retorcidos, rodeados de una doble capa de guttapercha, y una armadura armadura de hierro.

Después de algunos contratiempos, en parte debidos á la imperfección de los medios de transporte, empezó al fin á prestar servicio el cable anglo-francés, y entraron definitivamente en el dominio público las comunicaciones telegráficas submarinas.

En 1853 tendióse otro cable entre Ostende y Douvres, de 80 millas de longitud, compuesto de seis hilos de cable y tres cuartos toneladas por milla marina.

Mientras se verificaban esos ensayos en Inglaterra, Francia y Bélgica, los sabios de los Estados Unidos consagraban su atención al estudio del descubrimiento, y en 1856, terminadas las negociaciones para la tensión de un cable que llegara á Terranova, dió el famoso Cyrus Field los pasos conducentes al objeto de reunir capitales con que instalar un cable trasatlántico, encargándose la instalación á un buque de guerra inglés, el *Agamemnon*, y otro norteamericano el *Nidgará*.

El punto de partida fue el puerto de Valencia, en 7 de Agosto de 1857. A los cuatro días, y cuando se había tendido 350 millas de cable, rompióse éste por un sitio donde la profundidad del agua era mayor de 4.000 metros.

Volvió á emprenderse los trabajos en 1858, pero sin resultado, hasta que, algunos meses más tarde, los mencionados buques lograron tender un pequeño cable, cuyo peso no excedía de 1.000 kilos por milla, y quedó establecida la comunicación de ambos continentes.

Era ésta difícil, no obstante, á causa de la escasa claridad de las señales, y además el cable fué pronto inservible, después de transmitir 700 despachos.

Procuróse entonces con ahínco perfeccionar la construcción de aquel, y se constituyó en 1858 una Sociedad para la construcción de un cable de 3.500 millas de longitud, con la garantía del Gobierno inglés, que aseguró á los accionistas una renta de 4 1/2 por 100. Este cable, destinado al Mar Rojo, por encargo del Gobierno otomano, fué tendido de manera defectuosa, resultando para los interesados una pérdida de 1.800.000 libras esterlinas.

Tan desastrosos efectos motivaron el nombramiento de una Comisión de sabios, que en 1831 produjo un estudio completo y de fecundas consecuencias.

Fundóse inmediatamente una Sociedad, á fin de fabricar cables según los métodos recomendados por la Comisión. Esta Sociedad fué la *Telegraph maintenance and construction Co.*, que es hoy todavía una de las que poseen mejor material.

El Gobierno francés inició en 1861 el establecimiento de una comunicación telegráfica entre Tolón y Argel, por un cable de 700 millas de longitud, compuesto de siete hilos rodeados de cuatro cubiertas de guttapercha y protegidos por diez alambres de acero recubiertos de cáñamo.

Al recibir dicho cable pudo comprobarse que existían siete roturas y 387 interrupciones de los hilos en la primera mitad del trayecto. Remediaronse estos defectos, y dicho cable fué embarcado á bordo del vapor *William Cory*, encargado de somergerle con auxilio del brick de guerra á vapor *Gomère*. Cuando iban ya tendi-

das 380 millas el *Gomère*, á cuyo cargo corrían los sondeos se fué encima del *William Cory*, rompiendo el cable y ocasionando al último buque grandes averías.

Intentóse la prueba por segunda vez, pero hubo que abandonarla, decidiendo que las 100 millas de cable que existían en la bodega del *William Cory* sirvieran para unir á Otranto y Corfú.

Con no poco trabajo se consiguió esto, no sin haberse perdido una punta del hilo, y sin que el infortunado *William Cory* corriese peligro de ir á pique.

Poco tiempo después se intentó, también inútilmente, enlazar á Falmouth y Gibraltar, y se trataba ya de renunciar á esas empresas, cuando un dentista inglés descubrió, por casualidad, el medio de endurecer la guttapercha, con lo cual, dos años más tarde Inglaterra se puso en comunicación con la India, y gracias á semejante éxito, fué de utilidad inmediata el problema de la telegrafía trasatlántica.

Estuvo luego disponible el *Great Eastern*, al mando de Sir J. Anderson, que emprendió, asistido del vapor *La Caroline*, la tensión del cable trasatlántico. Los comienzos del viaje fueron por todo extremo felices, pero, á 600 millas del gran banco, se rompió el cable y, después de recobrado tres veces, el *Great Eastern* le volvió á Europa.

Sir John Pender ofreció 6 millones de francos para decidir á los promovedores de la empresa á hacer un nuevo esfuerzo, y en 1866 el *Great Eastern* zarpa de Valencia llevando un nuevo cable. El trabajo de instalación estaba terminado el 27 de Julio, quedando sumerjidas 1850 millas de cable á una profundidad media de 2.300 metros de agua.

El entusiasmo producido por este éxito fué inmenso; añuyeron los capitales y el cable, perdido en la primera tentativa, se recobró, y reparó al año siguiente.

Imposible apreciar este trabajo en todo su valor. No sólo quedó asegurado el porvenir de las Sociedades de cables submarinos, sino que el comercio en general, y principalmente la Banca, hicieron en poco tiempo, gracias á los medios de comunicación rápida, progresos sin precedentes.

También en el precioso concurso de *Great Eastern*, Francia tardó poco en comunicarse con los Estados Unidos; y el mismo buque fué el que tendió el cable de las 1.000 millas entre Bombay y Aden.

Finalmente, en 1871 Australia y el Antigua Continente se enlazaron por vía de Java, y en 1873 uniéronse la América del Sur y Europa. En 1886 la comunicación entre Cádiz y el Senegal completó la red cablegráfica de las diversas partes del mundo.

Hoy hállase la telegrafía submarina en el más floreciente estado. Las últimas estadísticas publicadas por la oficina internacional de Berna acusan la existencia de 310 cables, con una longitud total de 160.000 millas marinas en poder de empresas particulares. Poseen además las administraciones del Estado 1.028 cables de 25.000 millas marinas de longitud, y de las cuales 121 líneas pertenecen al Gobierno británico.

Tales son los *deep sea cables*, en su mayoría ingleses, que canta Rudyard Kipling, el poeta imperialista, y que aprisionando al planeta entre sus mallas, contribuyen á mantener la hegemonía inglesa.

DESDE VIGO

LA ESCUADRA DEL CANAL

Su llegada al puerto.

El sábado á las cinco de la tarde, llegó á Vigo la escuadra inglesa del Canal.

La componen ocho grandes barcos.

Cuatro son acorazados y otros cuatro cruceros de primera clase.

Al largar anclas saludó el buque insignia á la plaza con 21 cañonazos, á los que contestó inmediatamente con otra salva igual al castillo del Castro.

Momentos después pasaban á bordo del buque almirante el ayudante del gobernador militar, comandante Sr. Ordaz, y el de la Comandancia de Marina Sr. Coloma, á cumplimentar al jefe de la flota.

Por la hora á que llegó la escuadra, no ha sido posible recoger las patentes de todos los buques, faltando las de los cuatro cruceros, que serán entregadas hoy en la Dirección de Sanidad por los médicos de á bordo.

Así es que los datos que podemos ofrecer hoy á nuestros lectores, no son todo lo completos que deseáramos.

Los acorazados que forman parte de la escuadra son:

Majestic, comandante Mr. Bradford, 775 tripulantes.

Prince George, comandante Mr. Ciarke, 758 tripulantes.

Magnificent, comandante Mr. Corden, 774 tripulantes.

Hogue, comandante Mr. Marx, 755 hombres.

Los cruceros se llaman *Jupiter*, *Sireley*, *Prometheus* y *Doris*.

Manda la flota el vicealmirante Lord Wilson, conocido ya en este pueblo donde ha estado otras veces.

El acorazado *Resolution*, que forma parte de la escuadra inglesa del Canal, ha estado á pun-

to de naufragar en su último viaje de Holyhead á Plymouth.

Sus balances eran tan terribles que se temió que el buque diera la vuelta y pereciera los 700 hombres que llevaba á bordo.

El día 1.º llegó el acorazado á la vista de Plymouth, haciendo la señal de que estaba ingobernable, y por la tarde entró en la bahía sin timón y con muchas y gaseas averías.

Ha sido un milagro que el barco no haya sumergido como indudablemente se sumió nuestro *Reina Regente*.

Información de Marina.

Con motivo de haberse recibido en el ministerio varias instancias promovidas por la «Liga Marítima», Asociación de Pilotos de Gijón y de Maquinistas navales de Bilbao, y por diversos navieros, pilotos y maquinistas, pidiendo reformas y aclaraciones en la legislación vigente sobre Marina mercante, y no siendo posible la constitución inmediata de la Dirección de Navegación, creada por Real decreto de 16 de Octubre de 1901, ha sido convocada la Junta de la Marina mercante para el 1.º de Abril próximo, con objeto de que dictamen sobre todos los asuntos de su competencia que hay pendientes.

A dicha Junta se agregará un representante de la «Liga Marítima».

A propuesta de la Junta Consultiva de la Armada, se ha nombrado una Comisión, que forma el teniente de navío de primera clase don Joaquín de Borja Goyeneche y el asesor de la provincia marítima de Barcelona, para que estudien la suficiencia de la luz puede ejercer en la pesca de las diferentes especies y la forma en que la pesca se ejercita hoy, con el arte de *enessa*, y proponga las bases para dictar una disposición de carácter general, que regule la forma en que puede emplearse la luz en la pesca, sin perjuicio para otros artes ó procedimientos y para los intereses de aquella industria.

Ha sido autorizado D. Germán de la Cerra, para establecer una cátedra de langosta en el sitio denominado «Punta de Otero» en las proximidades del puerto de Gijón, y D. César del Cuelo Valle para establecer la misma industria en el sitio llamado «La Lastrona», del Concejo de Llanes (Gijón).

El capitán de infantería de Marina D. Manuel Marín de Lara ha sido nombrado ayudante de ordenes del jefe de Estado Mayor de la Armada D. Pascual Corvera.

Ha sido destinado al servicio de guardias del Hospital del departamento del Ferrol el médico primero D. Tomás Quiralte.

En breve quedarán listos para navegar los buques *Pelayo*, *Carlos V*, *Vitoria*, *Nunancia*, *Cardenal Cisneros* y *Río de la Plata*, los cuales, hasta que se organice la escuela de Instrucción, se dedicarán á practicar ejercicios aislados.

Aunque todavía no está designada la persona que mandará la escuadra, se dice que probablemente ese nombramiento recaerá en el general Cámara.

Parece que el Sr. Sánchez de Toca llevará mañana á la firma de S. M. los siguientes decretos:

Designando para la subsecretaría del ministerio, en propiedad, al general Sr. La Puente.

Para la Dirección del material, al general Ferrández.

Y para la del personal, al Sr. Cádiz, también capitán de navío de primera.

Hoy ha llegado á Madrid el vicealmirante de la Armada y jefe del Estado Mayor central don Pascual Corvera.

Muy en breve será presentado al Parlamento el «Libro blanco» con todos los documentos referentes al tratado con China.

Fantasías moriscas. París 10.

El periódico *Le Gaulois* vuelve á tratar de los rumores de un acuerdo hispano-franco-ínglés en Africa, y pregunta si es exacto que el ministro de Negocios Extranjeros, Sr. Delecluse, haya consentido que Inglaterra se apodere de Tánger y España, extienda considerablemente sus posesiones en Marruecos.

Una nota oficiosa desmiente terminantemente el hecho.

Congreso de agricultores. París 10.

En Roma se hacen preparativos para la reunión del Congreso internacional de agricultores, que se verificará seguramente el 13 de Abril en el Capitolio. Las discusiones durarán

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

El libro blanco.

Lisboa 10.

Muy en breve será presentado al Parlamento el «Libro blanco» con todos los documentos referentes al tratado con China.

Fantasías moriscas.

París 10.

El periódico *Le Gaulois* vuelve á tratar de los rumores de un acuerdo hispano-franco-ínglés en Africa, y pregunta si es exacto que el ministro de Negocios Extranjeros, Sr. Delecluse, haya consentido que Inglaterra se apodere de Tánger y España, extienda considerablemente sus posesiones en Marruecos.

Una nota oficiosa desmiente terminantemente el hecho.

Congreso de agricultores.

París 10.

En Roma se hacen preparativos para la reunión del Congreso internacional de agricultores, que se verificará seguramente el 13 de Abril en el Capitolio. Las discusiones durarán

obrar con entera confianza. Deja llegar, Nab.

No tardaron los dos buques en hallarse á la par. El buque montaba diez y seis cañones y parecía tener una tripulación numerosa; izó el pabellón tricolor, viró por redondo y nos llamó.

—¿Qué buque es ese? preguntó en inglés chapurrado.

—La *Aurora*, de Nueva York. ¿Queréis decirme el nombre de vuestro lugre?

—El *Polisson*, corsario francés. ¿Que cargamento lleváis?

—Azúcar, café, cochinilla y algunos otros géneros.

—¿Diablo! ¿Para donde estais en carga, caballero?

—Para Hamburgo.

—¿Diantre! pues no es este el camino más recto. ¿Cómo venís por aquí con un viento Sudoeste?

—Vamos á Brest porque necesitamos auxilios.

—¡Ah! nosotros podremos dároslos.

Recibí la orden de botar la lancha al agua y trasladarme á bordo del buque con mis papeles; pero el capitán francés manifestó viva sorpresa al saber que no tenía lancha. Me envió su bote y me recibió él mismo. Al primer golpe de vista conocí que tenía que habérmelas con ladrones del Océano que solo navegaban en busca de luero, y cuya codicia se hallaba contenida únicamente por el temor de los pontones ingleses. No me invitaron á que entrara en la cámara, especie de agujero obscuro, su-

cuatro días, interrumpiéndose sólo para una excursión á Fucino, donde los congresistas serán recibidos y obsequiados por el príncipe Torlonia.

Pasan de 300 los congresistas ya inscritos y se aguardan otras muchas adhesiones.

El proceso Humbert.

París 10.

Algunos periódicos suponen que la cuestión de la familia Humbert habrá de terminar por un sobreesamiento, por no haberse mostrado parte ningún acreedor.

Por otra parte, las cuentas de la sociedad Renta vitalicia se hallan dispuestas de tal modo que Mad. Humbert aparece como acreedora de la misma.

Terrible incendio.—23 muertos.

Nueva York 10.

En Olean, y á consecuencia de la ruptura de los ejes de unos vagones cisternas de petróleo, hicieron éstos explosión. El líquido inflamado se extendió, y entre el numeroso público que había acudido, hubo veintidós muertos y numerosos heridos.

Banquete de gala.

París 10.

En el banquete de gala celebrado en Belgrado en ocasión del vigésimo primer aniversario de la proclamación del Soberano, éste brindó por los monarcas extranjeros representados en aquel acto, se felicitó de haber sido Servia un elemento de paz y expuso la esperanza de seguir siéndolo con el apoyo de los Gobiernos europeos.

En nombre del Cuerpo diplomático contestó al brindis en sentido análogo al ministro de Turquía.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Los republicanos.

La Comisión ejecutiva de la Asamblea republicana, ha publicado un extenso Manifiesto, dirigido á todos los españoles, pidiendo la asistencia á la Asamblea que se celebrará el día 25 del presente mes.

Dicho documento, ya firmado por los señores Chavarrí, Giner de los Ríos, Lozano, Moraya y Ureña, y en él se consigna que quedan abiertas las puertas de la Asamblea á todos los españoles que acepten las bases consagradas en la Asamblea del 14 de Febrero.

En la Tertulia Progresista, establecida en la calle de Portejos, se reunieron anoche los representantes de todos los organismos republicanos de Madrid, para tratar de los nombres de que se ha de componer la candidatura republicana que ha de luchar en las próximas elecciones de diputados á Cortes.

Después de breve disusión se acordó la siguiente candidatura cerrada para diputados á Cortes por Madrid:

D. Joaquín Costa.

D. Constantino Rodríguez.

D. Miguel Moraya.

D. Jacinto Octavio Picón.

D. Manuel Llano y Perti, y

D. Nicolás Estévez.

Despacho con el Rey.

Los ministros de Hacienda y de la Gobernación fueron esta mañana á Palacio tan sólo para informar al Rey de la marcha de los asuntos de sus respectivos departamentos, pues únicamente el ministro de Hacienda llevó á la firma de S. M. algunos decretos de escaso interés.

También estuvo en Palacio el Sr. Silvela para informar al Rey de los asuntos del día.

El duque de Calabria.

Ha llegado á esta Corte el duque de Calabria para representar á su padre en el bautizo del infante D. Fernando.

Lo que dice Silvela.

El Sr. Presidente del Consejo manifestó esta mañana que el Gobierno está conforme con el dictamen aprobado ayer tarde por la Junta Central del Censo, menos en la parte que se refiere al envío á los gobernadores de los acuerdos de dicha Junta que se publican en la *Gaceta*.

Esta parte del dictamen parece que quedará inculpada.

Dijo también el Sr. Silvela que en el Consejo de ministros que se celebrará mañana no se tratará de los presupuestos por no estar todavía terminados los de algunos departamentos.

Conferencia.

Los Sres. Moret y Maura han celebrado esta tarde una larga conferencia en el ministerio de la Gobernación.

Parece que se ha tratado de las próximas elecciones de diputados á Cortes.

Los presupuestos.

La declaración de que en el Consejo de ministros de mañana no se tratará de los presupuestos, hecha por el Sr. Silvela ha servido para que esta tarde se concediera mayor importancia de la que acaso tenga al disgusto que parece existe entre algunos ministros y el Sr. Villaverde, por negarse éste á aceptar los aumentos que aquellos pretenden introducir en los presupuestos.

Atribuyóse lo dicho por el Sr. Silvela al deseo de éste de arreglar amistosamente las diferencias que entre los aludidos ministros existen sin que aquellas trasciendan al público y sin tener que consignar en la nota oficiosa nada de cuanto en el Consejo se diga sobre ese asunto.

Por lo demás se cree que al fin se llegará á un acuerdo que evite la crisis, aunque para esto sea preciso que tanto el Sr. Villaverde como los ministros que pretenden aumentar los gastos de sus departamentos tengan que hacer alguna concesión.

CENTRO MILITAR

LECCIONES DE MAÑANA

De seis á siete de la tarde, teniente coronel de Caballería D. Juan Valdés Rubio, acerca de «Caballería». Su preparación en los servicios de campaña para la guerra contra ejércitos dotados de armas modernas.

De siete á ocho, teniente coronel de Ingenieros D. Joaquín de la Llave García, el tema «Fortes acorazados» (continuación). La nueva posición estratégica de Amberos, fuerte con fosos de agua. Fortes proyectados por Crainicam y Rochi. Fortes construidos en Austria y en Suiza.

A las diez de la noche, el arqueólogo D. Narciso Sentenach dará una conferencia sobre «Las armas ofensivas y defensivas de la Edad Media».

Boletín religioso.

Día 11.—Miércoles.

San Eulogio, presbítero y mártir; Santos Heracleo, Zósimo, Cándido, Talo, Gorgonio, Firmo y Eutimio, obispos y mártires; Santos Sofronio y Benito, obispos y San Fermín, abad.

Cantos.

San Luis de los Franceses.—Ejercicios á las cinco, con sermón en francés.

Santo Domingo el Real.—Ejercicios del *Via-Crucis*, á las cinco.

Santa Cruz.—Idem, al anoche, predicando el señor cura párroco.

San Sebastián.—Idem, con plática doctrinal después del Rosario.

Santa Catalina de Sena.—Idem, predicando un Padre Dominico.

Oratorio del Olivar.—Idem, al anoche.

Capilla del Santísimo Cristo de San Ginés.—Continúan los ejercicios de Cuaresma, predicando, al toque de oraciones, el Sr. Barragán.

Visitas de la Corte de María.

Nuestra Señora del Milagro en las Descalzas.

Espectáculos para mañana.

Español.—A las 8 y 9/4.—El retablo de las maravillas.—Casa con dos puertas

Comedia.—A las 9.—(Moda) La Hija de Jelt.—Los hijos Artificiales.

Pírcle.—A las 9.—Beneficio del Señor Figueroa.—Cavallería Rusticana ó acto de la tempestad.—La alegría de la huerta.

Lirico.—A las 9.—Tercero día de Graa match de esgrima.—Pini y Merignac.—Intermedio por la orquesta.

Alhambra.—A las 9.—Despedida de la compañía y última función.—La muerte civil Delirio.

Cómico.—A las 8 y 1/2.—Mundo, demanio y carne.—A las 9 y 1/2.—El chalán.—A las 10 y 1/2.—Pepita Reyes.—A las 11 y 1/2.—Segundo acto.

Apolo.—A las 8 y 1/2.—Doloretos.—A las 9 y 1/2.—El Santo de la Isidra.—A las 10 y 1/2.—El cuñado de Rosa.—A las 12.—El Señor Luis el tambón.

Martín.—A las 9.—En paños menores.—A las 10.—Nuevo género.—A las 11.—Tontin y Tontina.—A las doce.—Gorón.

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

Zarzucla.—A las 8 y 1/2.—Misissippi.—A las 9 y 1/2.—El Dios grande.—A las 10 y 1/2.—La Macarena.—A las 11 y 1/2.—El puesto de Flores.

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

LUCIA HARDINGE

SEGUNDA PARTE

Aventuras del capitán Miles Wallingford
POR
FENIMORE COOPER

días. Sin duda necesitaron mucho más tiempo para regresar, porque seis meses después ninguno había llegado á Inglaterra.

A las seis de la tarde, el viento se había mantenido favorable, el horizonte estaba libre, y todo nos presagiaba buena noche. Calculé que nos hallábamos á menos de cuatrocientas millas de Brest, y que aproximados á tierra podríamos elegir entre todos los puertos franceses desde Cherburgo hasta Bayona.

Dos días transcurrieron sin incidente alguno; al medio día del tercera estábamos á cien millas de la isla de Ouessant; el viento había saltado al Nordeste, y nos pusimos todos á trabajar para orientar las vergas, recoger las alas de velacho y dar bordadas. Invertimos cerca de dos horas en esta maniobra, y habíamos estado tan absortos en nuestra ocupación que no tuvi-

mos tiempo para mirar en derredor nuestro. Así, pues, no experimenté sorpresa alguna cuando gritó el cocinero:—«¡Una vela!» Desde la verga mayor ví á tiro de cañón un buque francés en crucero; se había deslizado cerca de nosotros como una serpiente por debajo de la yerba, navegando á palo seco, y acababa de desplegar sus velas para darnos caza. Nos era imposible evitar que nos alcanzara, pero ¿por qué habíamos de intentar fugarlos? Las dos naciones estaban en paz; acabábamos de comprar á los franceses la Luisiana, pagándoles por ella quince millones de duros. Además, la *Aurora* que acababa de escaparse de los ingleses debía hallar auxilio y protección en sus adversarios.

—Es un francés, Marbre, exclamé; apartándonos un poco vamos á estar al costado suyo en menos de un cuarto de hora.

—Mejor quisiera no tener que habérmelas con él, contestó Moisés. Estamos en una época de desmoralización, y el mar esta cubierto de Van Tassels tan terribles como el que atormentó á mi madre y á mi sobrineta Kitty.

—¡Nada tenemos que temer, Marbre; puesto que nos dirigimos á un puerto francés, no opondrán dificultad alguna á prestarnos media docena de marineros.

—Sí, y retendrán la mitad de la carga por derecho de salvamento. Conozco á esos bergantes, y debéis conocerlos también, pues no hace todavía tres años que érais prisionero suyo.

—Han variado los tiempos y quiero

obrar con entera confianza. Deja llegar, Nab.

No tardaron los dos buques en hallarse á la par. El buque montaba diez y seis cañones y parecía tener una tripulación numerosa; izó el pabellón tricolor, viró por redondo y nos llamó.

—¿Qué buque es ese? preguntó en inglés chapurrado.

—La *Aurora*, de Nueva York. ¿Queréis decirme el nombre de vuestro lugre?

—El *Polisson*, corsario francés. ¿Que cargamento lleváis?

—Azúcar, café, cochinilla y algunos otros géneros.

—¿Diablo! ¿Para donde estais en carga, caballero?

—Para Hamburgo.

—¿Diantre! pues no es este el camino más recto. ¿Cómo venís por aquí con un viento Sudoeste?

—Vamos á Brest porque necesitamos auxilios.

—¡Ah! nosotros podremos dároslos.

Recibí la orden de botar la lancha al agua y trasladarme á bordo del buque con mis papeles; pero el capitán francés manifestó viva sorpresa al saber que no tenía lancha. Me envió su bote y me recibió él mismo. Al primer golpe de vista conocí que tenía que habérmelas con ladrones del Océano que solo navegaban en busca de luero, y cuya codicia se hallaba contenida únicamente por el temor de los pontones ingleses. No me invitaron á que entrara en la cámara, especie de agujero obscuro, su-

—Caballero, me dijo, estoy desesperado, pero vuestro buque es de buena presa; habeis estado prisionero de los ingleses, de las enemigos de la Francia; la América es neutral, no puede negarse, pero considero vuestro buque cual si se hallara en poder de los ingleses, y me apodero de él. Esperamento un vivo pesar, pero, ¿que queeréis? los corsarios deben cumplir con su deber lo mismo que los buques de la marina nacional. Voy á enviaros á Brest, y si os venden por medio de un decreto, me estimaré muy dichoso con poderos restituir vuestro buque. Vamos!

—¿Que desenlace tan singular! Me capturaba porque había sido capturado: los franceses debían apresarme porque lo habían hecho antes los ingleses; Siempre he creído que el asunto de la *Aurora* era el principio de aquella serie prolongada de iniquidades cometidas en perjuicio del comercio americano, y que concluyó por el bloqueo de toda la Europa y la interdicción de los mares

Sabia que era inútil discutir con un corsario codicioso.

—Que me envíe donde le plazca, dije para mí; cuando llegue al puerto, el consul americano me hará obtener justicia. Este capitán será víctima de su avidez; redundará en provecho mio.

Sin duda no participaba Mr. Gallois de mis ideas, pues se apresuró á trasbordar á nuestro buque diez y siete marineros. Así, silenciosamente á su embarque; en cuanto á Marbre, encendió un cigarro y se sen-

Para comprar camas, colchones y muebles, desde lo más lujoso hasta lo más modesto, por muy poco dinero, sólo en los almacenes del Gran Bazar, Atocha, 8, 10 y 12, frente a la calle de Carretas.

Esto es muy importante

Atocha, 8, 10 y 12

(Frente a la calle de Carretas)

(Antes plaza de la Cebada, núm. 1)

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

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

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

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

SOBRINOS DE CARO

GRAN SASTRERÍA DE MILITAR, PAISANO Y NIÑOS

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE UNIFORMES

Mayor, 9. - MADRID

LA EPILEPSIA

O ACCIDENTES NERVIOSOS SE CURAN RADICALMENTE

CON LAS PASTILLAS ANTIEPILEPTICAS DE OCHOA

Véase lo que de ellas dice *El Médico Práctico*: «Es un producto sancionado por la experiencia de más de 20 años, y cuya base es el bromuro de potasio químicamente puro. Sus resultados son tales, que allí donde la medicina polibromurada fracasaba, obtienen estas pastillas un éxito. Su asociación es tan ingeniosa que, contra lo que sucede con el uso prolongado del bromuro, el apetito se estimula, las fuerzas renacen, vuelve la alegría sin experimentar el enfermo la somnolencia y abatimiento que acompañan el uso ordinario del bromuro.»

Prospectos gratis en casa del autor

CORREDERA BAJA, 15 Y 17, 2.ª, MADRID

De venta en las principales farmacias de España, Canarias, Cuba, México, Filipinas, Buenos Aires y Portugal.

Influencia del poder naval en la Historia

POR

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

y D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.

Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.

PRECIO: 12'50 PESETAS

LA IMPERIAL

CENTRO INTERNACIONAL DE REPRESENTACIONES COMERCIALES

Fábrica de corsos, fajas y aparatos ortopédicos. DESENCAÑO, 10, MADRID. I. VALVERDE, 1.

Se solicitan muestrarios y catálogos de casas comerciales que deseen ser representadas en España y Extranjero. Sólidas garantías. - 25 años de existencia.

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

PASTILLAS BONALD

CLORO BORO-SÓDICAS CON COCAÍNA

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

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

TENEMOS PREPARADAS

Pastillas Cloro-Boro-Sódicas.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina y mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con cocaína y mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con policarpina.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina, cocaína y mentol.
Pastillas de cocaína y mentol.
Pastillas de cocaína, codeína y mentol.
Pastillas de frutos pectorales con codeína, para los casos en que los señores médicos las consideren indicadas.

Las Pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron en su clase en España y en el extranjero.

Se venden en todas las farmacias y en la del autor,

NUÑEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) MADRID

MANUEL SORIANO MECÁNICO ELECTRICISTA

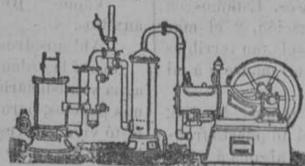
Construcción de fábricas de electricidad. - Contratación de los trabajos de montaje y sus redes. - Instalaciones para particulares y motores eléctricos. - Líneas de transmisión y distribución de fuerza, con sus materiales y maquinarias ó sin ellos. - Colocación de timbres, pararrayos, teléfonos, tubos acústicos y ascensores eléctricos. - Reparaciones de maquinarias y aparatos de medidas y comprobación. - Planos de población y sus términos, en ferro-prusiatos ó en papel tela.

Conde de Romanones, 7 y 9, segundo.

MADRID!

Nuevo Motor „Benz“ á gas pobre desde 4 á 150 caballos. - Aplicable á todas las industrias.

Consumo por caballo-hora: 4 á 3 centimos.



La fuerza motriz más económica. Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ“ á gas común, á gasolina y á alcohol. Motores eléctricos y dinamos. RICHARD GANS, Princesa, 83, Madrid.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS. - Troca viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 1.º 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, Singapore 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, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante, y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, regresando á Barcelona por Santa Cruz de Tenerife, Cádiz, Málaga (facultativa), Alicante y Valencia.

Llegada á las Palmas de Gran Canaria, 26 de cada mes. Salida de ídem, 27 á las 10 h.

Llegada á Santa Cruz de Tenerife, 27 á las 15 h. Salida de ídem, 28 á las 18 h.

Llegada á Santa Cruz de la Palma, 29 á las 6 h. Salida de ídem, 29 á las 18 h.

Llegada á Santa Cruz de Tenerife, 30 á las 6 h. Salida de ídem, 1 á las 15 h.

Llegada á las Palmas de Gran Canaria, 1 á las 15 h. Salida de ídem, 1 á las 18 h.

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

LINEA DE TANGER. - Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes.

Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía 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 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.

ESCUELA DE NAUTICA

PARA OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE

Honorarios: 25 pts. mensuales.

Plaza de la Lealtad, 2, bajo dra.

MADRID



EL ESCUDO DE BARCELONA

GRAN BAZAR DE ROPAS HECHAS

Casa fundada en 1860.

21 y 23, PREGIADOS, 21 y 23.

TEMPORADA DE INVIERNO

Completo surtido en trajes para caballeros y niños, sin competencia, dadas sus calidades y precios como los siguientes: Trajes americana patén novedad, desde 20 pesetas. Pantalones fantasia novedad, desde 9 pesetas. Gabanes buen género y forros satin desde 25 pesetas. Capas, todo su vuelo, desde 20 pesetas. Trajes para niños, desde 10 pesetas. Depósito exclusivo de los Gabanes rusos y Chaquetones de Palma de Mallorca, que tanta aceptación han merecido por su baratura y elegante confección. Rusos sin forros, desde 30 pesetas. Rusos forrados, desde 35 pesetas. Chaquetones sin forros, desde 25 pesetas. Precio fijo.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

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

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

Dr. Morales

35 años especialista en sífilis, venéreo, esterilidad é impotencia. Carratas, 39, principal. Madrid.

SOBRINO DE CIMARRA

Sastre para caballeros, niños y niñas.

Novedades inglesas

PLAZA DE LA INDEPENDENCIA, 2

MADRID

LA MUJER EN SU CASA

REVISTA MENSUAL DE LABORES

28 páginas de texto con numerosas grabados de labores, moldes, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, encajes, etc.

Ediciones de lujo con labores dibujadas y empuñadas, con todo el material necesario para terminadas.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

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

2.ª edición. - 12 números (con 3 labores): Un año, 14 pesetas.

3.ª edición. - 12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas.

4.ª edición. - 12 números (con 12 labores): Un año, 35 pesetas.

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Sres. Bailly-Baillière é Hijos, Editores. Pl. de Santa Ana, 19, Madrid.

Tengo el gusto de subscribirme por un año á La Mujer en su Casa, edición, cuyo importe de pesetas les remito adjunta.

Nombre

Señas