

# Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.766.

Redacción y Administración,

Madrid 24 de Agosto de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

## Exquisito Cognac Garnier

### LA VISITA DEL MINISTRO A LOS DEPARTAMENTOS Y ARSENALES

Manifestación expresiva de afecto que el país y el Gobierno apreciarán en su justo valor, fué la que ayer hizo el personal de la Armada que presta servicio en el Ministerio de Marina, al despedir al Sr. Cobián que en el tren expreso de Andalucía salió con dirección á Cádiz y San Fernando, al objeto de realizar sus propósitos de visitar los Arsenales.

Esta manifestación es tanto más significativa, cuanto que contrasta con la excitación de ánimo en que se hallaba ese mismo personal de la Armada no hace aún muchos días; lo cual demuestra que en la Marina no existe ningún prejuicio en contra de su dirección por los hombres políticos civiles, cosa muy distinta á tolerar con calma y resignación punibles, que sin causa ni motivo, precisamente, el encargado de su progreso y custodia, fuera el que pretendiese su descrédito ante la opinión.

El personal todo de la Armada, por el contrario, desde el primer momento se dió cuenta de que el Sr. Cobián reúne excepcionales condiciones para dirigirla, por su muy buen juicio y carácter independiente, que no le han de permitir supeditarse á opiniones que no tengan en su propio examen de los hechos, corroboración real y efectiva, y mucho menos lanzarse por los caminos del apasionamiento y la violencia.

El Sr. Cobián en su visita á los departamentos, buques y arsenales, sin duda alguna encontrará la misma demostración de cariño y respeto que en Madrid; lo cual le afirmará en la idea ya por él emitida, de que la Marina es la primera en prestarse á cuanto se le pida en aras de la Patria para su reorganización y levantamiento, que si no se logra no será por culpa de aquella corporación, sino por motivos de ajena índole.

Lástima grande es que el actual Ministro, no disponga de un presupuesto calculado para iniciar desde luego la magna tarea de la reconstrucción de la defensa marítima y que forme parte de un Gobierno que se ha impuesto una política restringida de gastos, en nuestra opinión inoportuna, pues es indudable que cuando menos establecería de modo sólido la base del fomento del poder naval del país, deshaciendo en éste, prejuicio sin veterados y sin fundamento.

De todos modos, su visita á los departamentos y arsenales á fin de estudiarlos é inspeccionarlos, es una resolución acertada que ha de tener consecuencias satisfactorias para el porvenir de la Marina de guerra, pues el estudio de su reorganización se hará con imparcialidad y competencia, que es lo que la Armada desea, á fin de que cese el entredicho en que se halla la Administración de Marina en el concepto general del país.

El Sr. Cobián en este punto puede prestar á la Nación y á su Armada un eminente servicio, pues toda vez que es un prestigio y merece la confianza general, cuanto resuelva será unánimemente aceptado, cosa que se va haciendo necesaria para terminar la situación deprimida en que se encuentra la defensa marítima del país, paralizada en su desarrollo ante el dilema de no concederle recursos sin reorganizar previamente su administración, en forma que le devuelva su buen concepto ante la opinión pública.

Y aun cuando dentro de la Marina todos se hallen convencidos que si su Administración tiene grandes defectos, son atenuados, los de la Administración general del país, á cuya influencia no puede sustraerse y ser una excepción, todos en la Armada han de esforzarse y más tratándose de un Ministro como el señor Cobián, de auxiliarse en su empresa, con abnegación y buena voluntad.

La visita á los Departamentos y Arsenales que va á hacer el actual Ministro de Marina, ó mucho nos equivocamos, ó es el primer paso juiciosamente dado en el gobierno de la Armada para su levantamiento y que ha de tener por tanto, resultados más positivos, que los que habrían de derivarse de folletos y delirios lucubrados fuera de la realidad.

### ECOS NAVALES

**Las experiencias del "Suffren".**  
En vista de los contradictorios informes que se han publicado respecto á las experiencias de tiro hechas en Brest por el acorazado francés *Massena* contra la torre de proa del acorazado *Suffren*, creemos muy conveniente copiar á continuación lo que *La France Militaire* publica en su número correspondiente al 22 del mes actual.

Dice así el bien informado periódico: Se habían tomado rigurosas medidas para impedir que las personas que no perteneciesen á la Marina pasasen á bordo del *Suffren* antes de levantar la plancha de blindaje suplementario que habían sufrido los disparos del *Massena*.

Esta plancha medía 2,50 metros de longitud por 0,95 de anchura y 0,55 de espesor, y pesaba más de treinta toneladas. El *Suffren* reanudará inmediatamente sus ensayos de tiro que se habían interrumpido para la experiencia: después zarpará para Tolón, donde debe arbolarse la insignia de Almirante de la Escuadra del Mediterráneo.

Resultado del examen de los ingenieros, que la cara exterior de la torre del *Suffren* se ha deformado. Los hilos del proyectil que servía para el fuego nocturno se han roto, y el mecanismo de la torre se ha fallado, por lo que funciona difícilmente y se hace preciso desmontarla.

#### Ejercicios suspendidos.

El fuerte temporal de sudoeste ha hecho suspender los ejercicios de submarinos que debía verificar frente á Brest la armada francesa.

#### La Escuadra yanqui en Europa.

La división naval en Europa de los Estados Unidos, saldrá de la rada de Villefranche en la primera quincena de Septiembre para visitar Génova y Nápoles y hacer más tarde, frente á las costas de Túnez, ejercicios de tiro.

De Túnez, la escuadra regresará á Villefranche donde quedará hasta Noviembre, mes en que retornará á América.

#### La Escuadra inglesa del Canal.

Esta flota mandada por Lord Beresford continúa sus maniobras á lo largo de la isla de Ouessant.

Los principales buques son el *Majestic*, el *Prince-Georges*, el *Magnificent*, el *Mars*, el *Blake* y el *Romilly*.

Esta fuerza naval visitará las costas portuguesas cuando termine los ejercicios.

#### Cesó la alarma.

El crucero francés *Jurien de la Graviere* que por su tardanza en la mar se creía perdido ó con averías, llegó de arribada á Fort de France, en la Martinica, el viernes último.

#### La copa de América.

En la primera prueba, ó sea en la regata en línea directa verificada entre el *Samrock III* y el *Reliance*, ha ganado éste último por algunos minutos, según telegramas recibidos ayer en Inglaterra. Esperamos los resultados de la segunda y tercera prueba. Esta última será la definitiva.

A pesar de ello ha bajado en las apuestas el tipo de cotización por el yate inglés.

### POLÍTICA

## VIEJAS RUTINAS

Si el actual Gobierno, abandonando un poco su propósito, algún tanto sistemático de las economías, sabe inspirarse en la realidad, puede todavía conseguir brillantes triunfos y conquistar la opinión.

Todos los españoles estamos hartos de saber que es necesario restablecer el crédito público y robustecer la Hacienda, pero después de cinco años de machacar sobre esto, sin que se vea por ningún lado el menor respiro, es peligroso continuar con la cuerda de las restricciones tirantes.

Por etapas sucesivas y rápidas se ha llegado al presupuesto ideal de los mil millones y cuando esto sucede, no hay derecho á continuar haciendo la forzosa en materia de economías, sobre todo, cuando va pasando ya un lustro de privaciones y sacrificios.

El Estado ha obtenido ya cuanto podía apetecer, así por parte de la opinión como de los múltiples y diversos elementos que le constituyen y forman y es hora ya de que empiece á dar señales de vida y demostrar que él también sabe cumplir sus altos fines y sacrificarse en aras del país.

No hay nada hecho en obras públicas, en fuerza militar y naval y en enseñanza; y los Gobiernos tienen que ir pensando ya en no tomar la cuestión económica como pantalla de sus ineptitudes.

Cuando á un país se le exigen mil millones de presupuesto hay que justificar su inversión, dotándole de los elementos indispensables de cultura, de fuerza interior y exterior indispensables para su desenvolvimiento.

Ahora está el Gobierno en condiciones admirables para demostrar sus buenos deseos, pasando la esponja por las viejas rutinas; y si se consideran necesarias las economías, no se hable tanto de ellas y háganse de una vez.

Pero al propio tiempo es preciso emprender los trabajos de reorganización y construcción nacional no paralizando la acción pública ni mutilando servicios, sino estableciendo el funcionamiento armónico de las partes, para que el movimiento general sea uniforme y provechoso.

No se pueden interrumpir ni aplazar unas necesidades en beneficio de otras, sino satisfacerlas todas en la medida de lo posible; y para eso, lo primero que ha de hacer el Gobierno, es abandonar procedimientos sistemáticos y abordar resuelta y lealmente el problema nacional, que no es otro, que el de mejorar y ampliar la defensa territorial, organizando bien los ser-

vicios militares y navales y fomentando al propio tiempo la agricultura, la industria, el comercio, las obras públicas, la enseñanza y el crédito. Y de no hacerlo, no decirlo.

### CONSTRUCCIONES NAVALES ALEMANAS

La prensa alemana publica algunos antecedentes sobre el estado de las construcciones navales en los astilleros imperiales.

Se cree que el acorazado *Schnecken* que se construye en el arsenal de Wilhelmshaven, quedará terminado á fin de año, y para el otoño los cruceros *Prinz-Adalbert* y *Roon*, que se están construyendo en el arsenal de Kiel.

Para igual época podrá caer al agua en Dantzig el crucero pequeño *Ersatz-Zieten*. Durante los dos próximos años se procederá en Wilhelmshaven á la reforma y gran carenaje de los acorazados *Kurfürst Friedrich-Wilhelm*, *Brandenburg*, *Weissenburg* y *Wuerth*, así como á la del pequeño crucero *Ironie*.

El crucero *Kaiserin-Augusta*, comenzará de un momento á otro su reforma en el arsenal de Kiel, y en el de Dantzig se procede actualmente á la transformación de los guardacostas *Oden*, *Siegfried* y *Agir*.

Los astilleros particulares efectúan igualmente importantes encargos para la Marina imperial alemana.

### CONTRATAS

## Cómicos y empresarios.

Estamos en el período álgido de las contrataciones, y no hay cómicos, por insignificante que sea que no pretenda figurar en buen lugar en los futuros cuadros de compañía que han de hacer, según frase de ritual, las delicias del público en el inmediato futuro.

Los cómicos son los seres más felices de la creación. Con un poco de dominio en la escena, ellos son todo: reyes, sabios, ricos, héroes, y sin responsabilidades de ningún género disfrutan de las ventajas de su posición privilegiada, obteniendo el aplauso público y la estimación general.

En cambio, véanse las amarguras que está devorando actualmente el nuevo Rey de Serbia, contémpense las tribulaciones que sufren los que en el mundo ciñen á sus sienes el laurel de la ciencia, la aureola de la gloria, el beso de la Fortuna, inconstante y veleidosa.

El escenario es para el cómicos el verdadero mundo, y como tiene trazadas de antemano las entradas y salidas, está seguro, siempre y cuando que no salga de su papel, de alcanzar el suspirado aplauso, que es tanto como vivir el ambiente de la opinión, que tantos cerebros enloquece.

En estos instantes se están formando las compañías, tanto de verso como líricas, para la próxima temporada. Es el momento preciso en que se decide el porvenir del artista, porque si logra salir del montón y ser contratado en buenas condiciones, el menor incidente puede determinar su popularidad.

Los empresarios cada vez son más exigentes, pero lo esencial es no poder quedarse sin contrata, que equivale á quedar obscurcido durante toda la temporada. Fuera del escenario, los cómicos están como gallina en el corral ajeno; así es que los no contratados hacen cuenta que no existen. Mal comparados, son como los expulsiados ó excomulgados que no alcanzan la reelección.

Los periódicos traen ahora noticias sugestivas sobre la próxima campaña teatral que ya va diferenciándose poco de las temporadas políticas y parlamentarias. Proyectos no faltan, artistas sobran, lo que escasean son obras, y sobre todo, obras buenas.

Cuando un cómicos tiene la suerte de que le otorguen un papel adecuado á sus condiciones, hace maravillas y muchos grandes artistas se han revelado como verdaderos genios en papeles insignificantes. En el teatro social ocurre lo propio, pero el mal está en que todos los cómicos quieren hacer primeros papeles.

Dentro y fuera del escenario, los verdaderos artistas parecen poseídos de su papel. El que una vez ha sido rey en el teatro, no se resigna fácilmente á ser después un humilde pechero, y los directores de escena pasan, como suele decirse, la pena negra para hacer los repartos con arreglo á las necesidades de la obra y á las condiciones y aptitudes verdaderas de los cómicos.

Todos los años por este tiempo se anuncian grandes novedades. Las empresas realizan verdaderos esfuerzos para atraer al público, renovando el decorado y presentando cuadros de compañías que son lo mejor, lo más selecto.

Pero en esto de las compañías teatrales se experimentan grandes decepciones, vulgo chascos, y más de una vez, cómicos muy notables, que precedidos de merecida y justa fama, pisan el escenario de tal ó cual teatro principal, confunden las especies y son víctimas de su propia vanidad, que da con su fama en el foso.

En el teatro como en todo, la modestia, el verdadero talento, se abren paso y mientras los artistas notables abusando de su notoriedad pretenden imponerse al público y concluyen por ser estrepitosamente silbados; los cómicos humildes y sus pretensiones se revelan como consumados actores y obtienen legítimos aplausos que los elevan poco á poco en el concepto público.

Pero buenos ó malos, los cómicos necesitan contrata, y sólo Dios sabe los sudores y trabajos que cuesta en una época como la actual, en que tanto abundan las medias cucharas, conseguir un hueco en cualquier compañía, si no se cuenta con la protección decidida del director, árbitro de los destinos y del porvenir de todos y cada uno de los artistas.

#### Abel Imart.

## Buenas impresiones.

Muchos viajes tengo hechos á la villa y corte de Madrid con el solo objeto de gestionar en formas diferentes beneficios en favor de nuestra Marina. Alcanicó me he vuelto bastantes veces; animado á medias otras y animado del todo en estos momentos en que he tenido la satisfacción y al mismo tiempo el honor de estar en relaciones con el Excmo. Sr. D. Eduardo Cobián. No crean nuestros lectores que los anteriores Ministros que han precedido al Sr. Cobián en la cartera de Marina no hayan tenido el mayor interés en favor de los

grandes intereses que la Nación les encomendó, pero á pesar de tan buena voluntad las resistencias fueron tantas y el terreno tan mal abonado para introducir las reformas útiles á la Marina que esta ha ido de mal en peor, tanto en su rama militar como en su rama mercante que ha llegado en estos momentos á un estado de postración propio únicamente de las naciones que están en vísperas de desaparecer.

Sea porque nuestro país, tan indiferente en cuanto se refiere á la Marina ha llegado á alarmarse al comprender que sin Marina mercante nuestra riqueza nacional, no adelantaría en razón al progreso, que sigue la riqueza de las otras naciones, y que sin Marina militar nos jugábamos de una manera cierta nuestra independencia, ó quizá también porque ha empezado á dar ya sus frutos la presente y activa campaña que la *Liga Marítima* y «Fomento Naval» para filtrar en el pueblo español el sentimiento marítimo, el caso es que estando hoy tan decaídos se respira en el antiguo palacio de Godoy una atmósfera llena de esperanza que anima. Es indudable que el Sr. Cobián es un Ministro muy á propósito en estas circunstancias. No es marino, pero no importa, pues que sabe escuchar á los marinos él mismo confiesa con una humildad que le honra, que no domina el problema naval y lleno de buenos deseos y con una gran fe que sabe comunicar á los otros, llama á su lado á todas las personas que él cree que pueden aconsejarle bien y estudiando útiles reformas, hace augurar más sereno horizonte para las dos marinas.

¿Conseguirá sus nobles propósitos el señor Cobián? En otro país que no fuera España, tendríamos confianza en ello; pero aquí en donde los ministerios se suceden con una frecuencia tan dañina, es de temer que todas las reformas que ahora prepara el Ministro queden bajo carpeta sin llegar á llevarse á la práctica.

Mucha esperanza nos ha causado al leer hoy en los telegramas que el Sr. Besada, Ministro de Hacienda, estaba conforme con el proyecto del Sr. Cobián de aligerar al comercio marítimo del impuesto de abandonmentamiento y derechos reales, que hoy se cobran los buques importados del extranjero, lo que es uno de los motivos principales de que una buena parte de nuestro tonelaje lleve las banderas uruguayas, cubanas é inglesas; un aplauso de los marinos merece, pues, el Sr. Besada, y Dios quiera que esté también de acuerdo con el Sr. Cobián en otras reformas interesantes también, y que pueden plantearse de momento por Reales decretos, como la exclusión del cabotaje para el pabellón nacional sin escape, y la libertad de entrada del bacalao pescado en alta mar por buques españoles y tripulaciones también españolas.

Tendrán la misma buena voluntad, tendrán el mismo patriotismo los otros Ministros que entienden también en asuntos de la Marina mercante, para saber desprenderse de ellos, para que radiquen en un sólo centro dependiente del Ministerio de Marina? ¿No ha llegado aún la hora que los navieros y marinos no tengan que ir rodando por todos los Ministerios, para despachar los asuntos marítimos? ¿Sabrá el Ministerio de Estado disminuir los derechos consulares y simplificar las documentaciones, tal desea el Sr. Cobián? ¿Se resistirá el Ministro de Instrucción pública á desprender de las enseñanzas marítimas, cuya necesidad y urgencia es bien clara, como se lo demostró el actual señor Ministro de Marina el día 19 del corriente mes, en una conferencia habida entre ambos Ministros á este objeto? Y figúrense nuestros lectores si batirían palmas nuestros marinos, si el actual Cuerpo de Sanidad de la Armada compuesto de médicos, que conocen los barcos y la vida de mar, que han navegado en la Zona Tórrida, y por consiguiente, conocen las enfermedades de aquellos climas, en vez de ser cuerpo particular de la Marina de guerra, tuviera á su cargo las dos Marinas, y además el servicio sanitario de los puertos. Del Ministro de la Gobernación depende esta reforma tan interesante.

Del Ministerio de Obras públicas sólo nos cabe decir que en nuestro concepto la vigente ley de puertos y playas, es un colosal absurdo, que sólo puede admitirse en una nación que se empeña por todos los medios oficiales á no ser marítima, no comprendiendo que esto es un suicidio.

El Sr. Cobián ha sabido inspirarnos una gran confianza cuando sólo estábamos dominados por el desaliento, que Dios le conserve sus energías y entusiasmo para ir venciendo las muchísimas resistencias que encontrará en los otros Departamentos gubernativos.

#### José Ricart y Giralt.

Barcelona, 21-VIII-1903.

## UNA EMISIÓN

Varias veces se ha insinuado que se está preparando un empréstito y la prensa oficiosa se ha apresurado á desmentirlo. Pero ahora se oyen rumores insistentes y de buen origen referentes á una emisión de bonos del Tesoro concertada con una gran entidad financiera francesa, y cabe preguntarse, ¿para qué es esa emisión?

Las noticias que sobre esto circulan son bien precisas: la cuantía de la emisión se elevará á 200 millones de pesetas, con la garantía de los ingresos de Aduanas, y se dice que la operación quedará concertada antes de fin de año.

Algún periódico indica que con esa operación el Gobierno se dispone á cumplir en su día lo que el art. 3.º de la proposición de ley del Sr. Villaverde indica sobre los cambios.

Así será, pero convendría mucho una manifestación ministerial clara y explícita sobre el asunto, que permitiese á la opinión darse cuenta exacta de lo que significa esa emisión.

Bueno es recordar, como ya lo hace un diario de la noche, que en dicha proposición de ley sólo se habla de «autorizar» al Ministro para negociar hasta la suma de cien millones de pesetas.

Esa cifra, mitad de la que los indicados rumores fijan, es para atender á las necesidades de la oficina de cambio que habrá de crearse, según el art. 3.º de la indicada proposición.

Pero no hay que olvidar que se trata sencillamente de una proposición de ley, y que mientras las Cortes no resuelvan sobre ella, todo cuanto se diga acerca del particular, huelga.

Las Cortes están cerradas, no se sabe todavía cuándo reanudarán sus tareas; tampoco se puede saber si la mayoría parlamentaria dejará ó no pasar esa proposición.

Y aun cuando pase, ahora no se puede saber ni la cuantía de la operación, ni las líneas generales de la emisión, ni en suma, nada absolutamente de lo que podrá llegar á ser en su tiempo y sazón.

Lanzar esas especies pudiera resultar contraproducente, y además se presta á comentarios poco apropiados. Es de presumir, por consiguiente, que los diarios oficiales hablen claro sobre el particular y desmientan rotundamente esos rumores.

Si no lo hacen, todo el mundo tendrá derecho á pensar como se le antoje y á criticar que con tanta anticipación se hable de la emisión de bonos del Tesoro, en términos, por lo menos, extraños, supuesto que teniendo carácter de proposición de ley el propósito ministerial, se han adelantado tanto las cosas, que ya se fija la cuantía de la operación y la entidad bancaria que va á realizarla.

### NAVEGACION MERCANTE

## La Compañía Cunard y el Gobierno inglés.

El convenio entre el Gobierno inglés y la Compañía Cunard, de que hace tanto tiempo se viene hablando, acaba de hacerse público.

Por virtud de él, dicha Compañía se compromete á construir inmediatamente dos nuevos buques de una velocidad de 24 á 25 millas para el servicio con América.

Estos barcos, lo mismo que todos los otros que construya la Compañía, quedarán á disposición del Almirantazgo inglés; y la flota navegará con bandera inglesa, siendo completamente británica la dirección de la Compañía.

Todo aumento exagerado en el precio del flete y todo privilegio ó monopolio que vaya en contra de los intereses británicos queda terminantemente prohibido. Los oficiales y por lo menos las tres cuartas partes de las tripulaciones serán ingleses, y de ellos, la mitad deberá pertenecer á la reserva de Marina.

La Compañía no podrá vender ningún buque cuya velocidad sea como mínimo de 17 millas, sin tener previamente el consentimiento del Gobierno, y éste se compromete á dar una subvención á la Compañía de 150.000 libras esterlinas anuales, facilitándole, en calidad de préstamo, una suma igual al precio de construcción de dos nuevos buques, pero que no deberá pasar de 2.600.000 libras esterlinas.

Dicho préstamo se hace al tipo de 2 1/2 por 100 de interés, y será reembolsado en veinte anualidades, y está representado por pagarés. En el Consejo de Administración de la Compañía habrá dos representantes del Gobierno, con voz, que vigilarán las operaciones y prohibirán á los accionistas quebrantar los términos del convenio.

La Compañía se compromete á hacer con América un servicio semanal con los buques más rápidos de su flota, á cambio del cual recibirá una subvención postal de 68.000 libras esterlinas anuales.—X.

## LA ENSEÑANZA NAUTICA

La enseñanza de náutica en España se rige por el Reglamento de 20 de Septiembre de 1850, época en la que el buque de vapor era una excepción cuando hoy día podemos decir que es una excepción el buque de vela, al menos para grandes travesías. Esto indica que de la misma manera que ha progresado el material naval necesita que haya progresado también su instrucción el personal que lo tiene á su cargo.

Esto no ha resultado así en nuestra patria, pues la enseñanza de la náutica se da en los Institutos de segunda enseñanza, estudiándose muy elementalmente las matemáticas, la Física y la Geografía, y dejándose de enseñar otras asignaturas que hoy interesan al capitán del moderno trasatlántico, como la legislación marítima, el conocimiento de las máquinas de vapor hidráulicas y eléctricas que entran en los buques; las evoluciones de los buques de vapor, la Geografía Comercial y el idioma inglés. Está fuera de toda duda que el Capitán de un trasatlántico de 30.000 toneladas, 60.000 caballos y 25 millas de velocidad horaria como los dos colosos que se construyen por cuenta de la casa Cunard ha de tener muy superior instrucción á la que tenía el Capitán del antiguo velero.

La ley de Instrucción pública de 1857 da para las Escuelas de Náutica el mismo programa de asignaturas que el Reglamento de 1850, con la sola diferencia de sustituir la topografía por el dibujo topográfico, reforma que sólo ha cumplido la Escuela provincial de Náutica de Barcelona.

El Comercio en general, las Cámaras de Comercio, los mismos Capitanes de la Marina mercante y otras entidades económicas se han dirigido varias veces al Ministerio de Fomento antes, y ahora al Ministerio de Instrucción pública, pidiendo que se pusiera la enseñanza del Capitán de la Marina mercante á la altura que exigía la moderna navegación.

El Ministerio de Marina, á fin de hacer por su parte todo lo posible en favor de la Marina mercante dictó nuevo Reglamento para los exámenes de Capitán, en los cuales se exigen conocimientos que no se enseñan ni en las llamadas Escuelas de Náutica, de lo cual resultan grandes perjuicios, pues los Agregados y Pilo-

tos tienen que adquirir aquellos conocimientos durante el ejercicio de su profesión lo que no deja de presentar sus dificultades.

Parece, pues, que ó las Escuelas de Nautica han de depender del Ministerio de Marina, ya que este departamento tiene á su cargo los exámenes de Piloto y Capitán ó que estos exámenes dependan del Ministerio de Instrucción pública. Esto último no es conveniente de ninguna manera, pues en todas las naciones marítimas se militariza en cierto modo la Marina mercante creando la Marina llamada de Reserva con oficiales y buques de la Marina mercante, pues está fuera de toda duda que el rápido buque de vapor es un precioso instrumento militar.

Fundándose en todas las anteriores consideraciones, se propone el siguiente reglamento para la enseñanza de la náutica en España:

1.º Las Escuelas de Nautica dependerán directamente del Ministerio de Marina.

2.º Se faculta á las Diputaciones provinciales, Municipios, ó Cámaras oficiales de Comercio para establecer Escuelas de Nautica mediante el siguiente presupuesto:

PERSONAL

Table with 2 columns: Item and Amount. Includes 'Tres Catedráticos á 3.000 pesetas uno', 'Gratificación al Director', 'Un profesor auxiliar', etc.

MATERIAL

Table with 2 columns: Item and Amount. Includes 'Por cartas, planos, libros, instrumentos y suscripciones', 'Por renovación del menaje', 'Por gastos de Secretaría', etc.

3.º El importe de las matrículas correspondiente á la cantidad que costee los gastos de la Escuela.

4.º Si alguna entidad de las que tiene á su cargo una Escuela de Nautica no quiere continuar subvencionándola tendrá que avisar con dos años de anticipación al Ministerio de Marina, comprometiéndose además á pagar los 2/3 del sueldo al personal docente hasta que tenga nueva colocación oficial.

5.º El reglamento académico será el siguiente: para ingresar en las Escuelas oficiales de Nautica, los alumnos tendrán que sufrir un examen de las materias siguientes: Aritmética y Algebra, Geometría plana y del Espacio, Geografía, Historia de España é Idioma francés con la extensión con que se enseñan estas asignaturas en los Institutos generales y técnicos.

En la Escuela de Nautica la enseñanza durará tres cursos.

PRIMER CURSO

Geografía comercial 4 1/2 horas semanales. Trigonometría rectilínea y esférica y complemento de Matemáticas, 4 1/2 horas semanales. Idioma inglés.

SEGUNDO CURSO

Física y mecánica con aplicación á los buques, 4 y 1 1/2 horas semanales. Derecho internacional marítimo y Código de Comercio, 4 y 1 1/2 horas semanales. Idioma inglés.

TERCER CURSO

Astronomía, Pilotaje, Meteorología y Oceanografía, 12 horas semanales. Construcción naval, aparejo y maniobras de los buques de vela y de vapor, 4 y 1 1/2 horas semanales.

6.º El idioma inglés se estudiará fuera de la Escuela en cualquier establecimiento docente oficial.

7.º Uno de los profesores tendrá á su cargo las asignaturas de Geografía, Física y Construcción Naval; otro profesor tendrá á su cargo el complemento de matemáticas y la Legislación, y el tercer profesor tendrá á su cargo la Astronomía y la Navegación.

8.º Los profesores tendrán el grado superior que exista para Capitanes de la Marina Mercante, y serán nombrados por el Ministerio de Marina mediante concurso de méritos científicos contraídos.

9.º Si en el concurso no se presentaran Capitanes de la Marina Mercante, ó éstos no presentaran bastantes méritos científicos, el Ministerio de Marina nombrará para profesores á Tenientes de navío, para que durante tres años expliquen las asignaturas, al término de cuyo plazo se anunciará nuevamente el concurso de provisión de Cátedra.

10.º Los profesores nombrados por el Ministerio de Marina, tendrán la Cátedra en propiedad.

11.º Los alumnos pagarán por examen de ingreso y como matrícula por asignatura 25 pesetas.

12.º Terminados los tres cursos, los alumnos sufrirán un examen de revalida, pagando por derechos de examen 25 pesetas, y por el título ó certificado de estudios 50 pesetas.

13.º Los actuales profesores de Navegación en establecimiento docente oficial que sean Capitanes de primera clase de la Marina Mercante y hayan explicado como mínimo diez años seguidos aquella asignatura, se los considerará con derecho preferente para ocupar las cátedras de las nuevas Escuelas de Nautica.

En Enero de 1807 desembarcó en Barcelona por hallarse enfermo, y el 7 de Febrero se presentó en Cartagena; en Abril salió de transporte en el bergantín San José para Barcelona y Mahón, encargándose en el último punto de la segunda Comandancia de matrículas.

En 11 de Agosto fué relevado pasando al Departamento de Cádiz, y á principios de 1808, fué embarcado en el vapor de tres puentes Príncipe de Asturias, de la Escuadra mandada por Ruiz Apodaca, con la que el 9 y 14 de Julio del mismo ocurrió al combate y rendición de la Escuadra francesa del Almirante Rosilly.

El 5 de Septiembre desembarcó y fué destinado á Cartagena al servicio de batallones, siendo luego nombrado ayudante de la compañía de Guardias-Marinas.

En 1809 obtuvo el mando del falucho Intrepido y de las fuerzas sutiles del apostadero de Tarragona, donde continuó desde primero de año hasta el 9 de Agosto que se le nombró Secretario de la Capitanía general del Departamento de Cartagena, siendo ascendido el 17 de Octubre á Teniente de navío con la antigüedad de 23 de Febrero anterior.

Continuó hasta 1812 en que se le nombró primer ayudante secretario de la misma Capitanía general, sirviéndolo á satisfacción hasta 1816 en que fué su residencia en Orihuela, y por Real orden de 29 de Septiembre de 1817, se manifestó que la separación de la Capitanía general no le perjudicase y que se le tuviera presente para mandos de buques, pues había proceido siempre á satisfacción de sus superiores y la de S. M.

Por Real orden de 24 de Enero de 1818, se le dió el mando de la goleta Carmen, siendo relevado por su ascenso á Capitán de fragata el 21 de Octubre de 1819.

Quedó sin destino en Cartagena hasta el 4 de Julio de 1822 que se le nombró oficial 2.º de la Junta del Almirantazgo, dándosele de baja en la Armada como estaba mandado; pero concediéndole conservar el uso del uniforme de Capitán de fragata.

En 1823 siguió al Gobierno á Sevilla y después á Cádiz; al terminar el 1.º de Octubre del régimen constitucional, quedó sin destino, volviendo á Cartagena sujeto á la purificación y habiendo esta tenido lugar, volvió á ocupar su puesto en la escala activa de la Armada como Capitán de fragata.

En 1826 se le nombró Comandante de Marina de la provincia; y en 1828 Mayor del Departamento y desempeñando este cargo ascendió á Capitán de navío el 6 de Diciembre de 1829.

En 1880 se le encargó formase un proyecto sobre pesquería.

En 15 de Febrero de 1833 pasó segunda vez de Mayor general á Cartagena, cargo que sirvió hasta Enero de 1834, que se le nombró Secretario de la Junta Superior de Gobierno de la Armada; y trasladado á Madrid; permaneció hasta el 13 de Agosto de 1835, en que se le restituyó el sueldo y oficial de Secretaría.

El 4 de Junio ascendió á Brigadier y el 25 de Noviembre cesó en el destino por disolución de la Corporación de que formaba parte.

Por Real orden de 8 de Enero de 1836, fué nombrado Comandante de Marina de Barcelona y Capitán del puerto, cuyos cargos dimitió, y por Real decreto de 13 de Septiembre se le nombró Vocal de la Junta del Almirantazgo, en cuyo destino ascendió á Jefe de Escuadra el 25 de Julio de 1839, y al año siguiente se le nombró para Vocal de la Junta que debía proponer el Gobierno superior de la Armada.

Obtuvo el Gran Cruz de San Hermenegildo al llenar los requisitos del Reglamento, y ya tenía antes la de la Marina, laureada.

En 20 de Mayo, al disolverse la Junta del Almirantazgo, se le manifestó lo muy satisfecha que había quedado S. M. de su inteligencia y acierto.

El 29 de Septiembre se le dió el mando del Departamento de Cartagena, cuyo destino renunció por razones que expuso y aprobó el Gobierno.

En 1801 embarcó en el navío Argonauta se trasladó á Cádiz donde trasbordó á la fragata Sabina con la que hizo su viaje á Veracruz y la Habana, regresando en Abril de 1802 que llegó á Cartagena, navego en otros buques siendo ascendido á Alferez de navío por promoción de 5 de Octubre de 1802.

En la fragata Mercurio salió de Cartagena el 31 de Enero de 1803 y llegando á Cádiz trasbordó al navío San Ramón con el que volvió Cartagena embarcando en la goleta Galga destinada al servicio de guarda costas.

Por Real orden de 23 de Mayo de 1804 se le autorizó para mandar la fragata mercante San Francisco mientras no hubiera necesidad de sus servicios.

Ascendió á teniente de fragata el 8 de Diciembre de 1804; y al declararse la guerra á Inglaterra se presentó enseguida en Cartagena el 3 de Mayo de 1805, embarcando en el navío de tres puentes Reina Luisa de la Escuadra de Salcedo, en la que hizo tres salidas al mar para proteger la costa de Levante.

En los comienzos de 1806 se le confió el mando de la goleta Aro-Péniz, de la división de fuerzas sutiles de Barcelona, y desembarcando del Reina Luisa, se trasladó á dicho punto.

En 1801 embarcó en el navío Argonauta se trasladó á Cádiz donde trasbordó á la fragata Sabina con la que hizo su viaje á Veracruz y la Habana, regresando en Abril de 1802 que llegó á Cartagena, navego en otros buques siendo ascendido á Alferez de navío por promoción de 5 de Octubre de 1802.

En la fragata Mercurio salió de Cartagena el 31 de Enero de 1803 y llegando á Cádiz trasbordó al navío San Ramón con el que volvió Cartagena embarcando en la goleta Galga destinada al servicio de guarda costas.

Por Real orden de 23 de Mayo de 1804 se le autorizó para mandar la fragata mercante San Francisco mientras no hubiera necesidad de sus servicios.

Ascendió á teniente de fragata el 8 de Diciembre de 1804; y al declararse la guerra á Inglaterra se presentó enseguida en Cartagena el 3 de Mayo de 1805, embarcando en el navío de tres puentes Reina Luisa de la Escuadra de Salcedo, en la que hizo tres salidas al mar para proteger la costa de Levante.

En los comienzos de 1806 se le confió el mando de la goleta Aro-Péniz, de la división de fuerzas sutiles de Barcelona, y desembarcando del Reina Luisa, se trasladó á dicho punto.

En 1801 embarcó en el navío Argonauta se trasladó á Cádiz donde trasbordó á la fragata Sabina con la que hizo su viaje á Veracruz y la Habana, regresando en Abril de 1802 que llegó á Cartagena, navego en otros buques siendo ascendido á Alferez de navío por promoción de 5 de Octubre de 1802.

En la fragata Mercurio salió de Cartagena el 31 de Enero de 1803 y llegando á Cádiz trasbordó al navío San Ramón con el que volvió Cartagena embarcando en la goleta Galga destinada al servicio de guarda costas.

Por Real orden de 23 de Mayo de 1804 se le autorizó para mandar la fragata mercante San Francisco mientras no hubiera necesidad de sus servicios.

Ascendió á teniente de fragata el 8 de Diciembre de 1804; y al declararse la guerra á Inglaterra se presentó enseguida en Cartagena el 3 de Mayo de 1805, embarcando en el navío de tres puentes Reina Luisa de la Escuadra de Salcedo, en la que hizo tres salidas al mar para proteger la costa de Levante.

En los comienzos de 1806 se le confió el mando de la goleta Aro-Péniz, de la división de fuerzas sutiles de Barcelona, y desembarcando del Reina Luisa, se trasladó á dicho punto.

En 1801 embarcó en el navío Argonauta se trasladó á Cádiz donde trasbordó á la fragata Sabina con la que hizo su viaje á Veracruz y la Habana, regresando en Abril de 1802 que llegó á Cartagena, navego en otros buques siendo ascendido á Alferez de navío por promoción de 5 de Octubre de 1802.

En la fragata Mercurio salió de Cartagena el 31 de Enero de 1803 y llegando á Cádiz trasbordó al navío San Ramón con el que volvió Cartagena embarcando en la goleta Galga destinada al servicio de guarda costas.

Por Real orden de 23 de Mayo de 1804 se le autorizó para mandar la fragata mercante San Francisco mientras no hubiera necesidad de sus servicios.

Ascendió á teniente de fragata el 8 de Diciembre de 1804; y al declararse la guerra á Inglaterra se presentó enseguida en Cartagena el 3 de Mayo de 1805, embarcando en el navío de tres puentes Reina Luisa de la Escuadra de Salcedo, en la que hizo tres salidas al mar para proteger la costa de Levante.

En los comienzos de 1806 se le confió el mando de la goleta Aro-Péniz, de la división de fuerzas sutiles de Barcelona, y desembarcando del Reina Luisa, se trasladó á dicho punto.

Con el expresado mando trajo desde Cádiz á Cartagena 5.960 planchas de cobre, con orden de incendiar el buque si era atacado por el enemigo.

Desempeñó su comisión con acierto, y más adelante tuvo un combate con buques ingleses en que se condujo muy bien, y el 7 de Noviembre sostuvo otra segunda acción con la goleta de su mando y otra francesa.

En Enero de 1807 desembarcó en Barcelona por hallarse enfermo, y el 7 de Febrero se presentó en Cartagena; en Abril salió de transporte en el bergantín San José para Barcelona y Mahón, encargándose en el último punto de la segunda Comandancia de matrículas.

En 11 de Agosto fué relevado pasando al Departamento de Cádiz, y á principios de 1808, fué embarcado en el vapor de tres puentes Príncipe de Asturias, de la Escuadra mandada por Ruiz Apodaca, con la que el 9 y 14 de Julio del mismo ocurrió al combate y rendición de la Escuadra francesa del Almirante Rosilly.

El 5 de Septiembre desembarcó y fué destinado á Cartagena al servicio de batallones, siendo luego nombrado ayudante de la compañía de Guardias-Marinas.

En 1809 obtuvo el mando del falucho Intrepido y de las fuerzas sutiles del apostadero de Tarragona, donde continuó desde primero de año hasta el 9 de Agosto que se le nombró Secretario de la Capitanía general del Departamento de Cartagena, siendo ascendido el 17 de Octubre á Teniente de navío con la antigüedad de 23 de Febrero anterior.

Continuó hasta 1812 en que se le nombró primer ayudante secretario de la misma Capitanía general, sirviéndolo á satisfacción hasta 1816 en que fué su residencia en Orihuela, y por Real orden de 29 de Septiembre de 1817, se manifestó que la separación de la Capitanía general no le perjudicase y que se le tuviera presente para mandos de buques, pues había proceido siempre á satisfacción de sus superiores y la de S. M.

Por Real orden de 24 de Enero de 1818, se le dió el mando de la goleta Carmen, siendo relevado por su ascenso á Capitán de fragata el 21 de Octubre de 1819.

Quedó sin destino en Cartagena hasta el 4 de Julio de 1822 que se le nombró oficial 2.º de la Junta del Almirantazgo, dándosele de baja en la Armada como estaba mandado; pero concediéndole conservar el uso del uniforme de Capitán de fragata.

En 1823 siguió al Gobierno á Sevilla y después á Cádiz; al terminar el 1.º de Octubre del régimen constitucional, quedó sin destino, volviendo á Cartagena sujeto á la purificación y habiendo esta tenido lugar, volvió á ocupar su puesto en la escala activa de la Armada como Capitán de fragata.

En 1826 se le nombró Comandante de Marina de la provincia; y en 1828 Mayor del Departamento y desempeñando este cargo ascendió á Capitán de navío el 6 de Diciembre de 1829.

En 1880 se le encargó formase un proyecto sobre pesquería.

En 15 de Febrero de 1833 pasó segunda vez de Mayor general á Cartagena, cargo que sirvió hasta Enero de 1834, que se le nombró Secretario de la Junta Superior de Gobierno de la Armada; y trasladado á Madrid; permaneció hasta el 13 de Agosto de 1835, en que se le restituyó el sueldo y oficial de Secretaría.

El 4 de Junio ascendió á Brigadier y el 25 de Noviembre cesó en el destino por disolución de la Corporación de que formaba parte.

Por Real orden de 8 de Enero de 1836, fué nombrado Comandante de Marina de Barcelona y Capitán del puerto, cuyos cargos dimitió, y por Real decreto de 13 de Septiembre se le nombró Vocal de la Junta del Almirantazgo, en cuyo destino ascendió á Jefe de Escuadra el 25 de Julio de 1839, y al año siguiente se le nombró para Vocal de la Junta que debía proponer el Gobierno superior de la Armada.

Obtuvo el Gran Cruz de San Hermenegildo al llenar los requisitos del Reglamento, y ya tenía antes la de la Marina, laureada.

En 20 de Mayo, al disolverse la Junta del Almirantazgo, se le manifestó lo muy satisfecha que había quedado S. M. de su inteligencia y acierto.

El 29 de Septiembre se le dió el mando del Departamento de Cartagena, cuyo destino renunció por razones que expuso y aprobó el Gobierno.

En 1801 embarcó en el navío Argonauta se trasladó á Cádiz donde trasbordó á la fragata Sabina con la que hizo su viaje á Veracruz y la Habana, regresando en Abril de 1802 que llegó á Cartagena, navego en otros buques siendo ascendido á Alferez de navío por promoción de 5 de Octubre de 1802.

En la fragata Mercurio salió de Cartagena el 31 de Enero de 1803 y llegando á Cádiz trasbordó al navío San Ramón con el que volvió Cartagena embarcando en la goleta Galga destinada al servicio de guarda costas.

Por Real orden de 23 de Mayo de 1804 se le autorizó para mandar la fragata mercante San Francisco mientras no hubiera necesidad de sus servicios.

Ascendió á teniente de fragata el 8 de Diciembre de 1804; y al declararse la guerra á Inglaterra se presentó enseguida en Cartagena el 3 de Mayo de 1805, embarcando en el navío de tres puentes Reina Luisa de la Escuadra de Salcedo, en la que hizo tres salidas al mar para proteger la costa de Levante.

En los comienzos de 1806 se le confió el mando de la goleta Aro-Péniz, de la división de fuerzas sutiles de Barcelona, y desembarcando del Reina Luisa, se trasladó á dicho punto.

En 1801 embarcó en el navío Argonauta se trasladó á Cádiz donde trasbordó á la fragata Sabina con la que hizo su viaje á Veracruz y la Habana, regresando en Abril de 1802 que llegó á Cartagena, navego en otros buques siendo ascendido á Alferez de navío por promoción de 5 de Octubre de 1802.

En la fragata Mercurio salió de Cartagena el 31 de Enero de 1803 y llegando á Cádiz trasbordó al navío San Ramón con el que volvió Cartagena embarcando en la goleta Galga destinada al servicio de guarda costas.

Por Real orden de 23 de Mayo de 1804 se le autorizó para mandar la fragata mercante San Francisco mientras no hubiera necesidad de sus servicios.

Ascendió á teniente de fragata el 8 de Diciembre de 1804; y al declararse la guerra á Inglaterra se presentó enseguida en Cartagena el 3 de Mayo de 1805, embarcando en el navío de tres puentes Reina Luisa de la Escuadra de Salcedo, en la que hizo tres salidas al mar para proteger la costa de Levante.

En los comienzos de 1806 se le confió el mando de la goleta Aro-Péniz, de la división de fuerzas sutiles de Barcelona, y desembarcando del Reina Luisa, se trasladó á dicho punto.

En 1801 embarcó en el navío Argonauta se trasladó á Cádiz donde trasbordó á la fragata Sabina con la que hizo su viaje á Veracruz y la Habana, regresando en Abril de 1802 que llegó á Cartagena, navego en otros buques siendo ascendido á Alferez de navío por promoción de 5 de Octubre de 1802.

En la fragata Mercurio salió de Cartagena el 31 de Enero de 1803 y llegando á Cádiz trasbordó al navío San Ramón con el que volvió Cartagena embarcando en la goleta Galga destinada al servicio de guarda costas.

Por Real orden de 23 de Mayo de 1804 se le autorizó para mandar la fragata mercante San Francisco mientras no hubiera necesidad de sus servicios.

Ascendió á teniente de fragata el 8 de Diciembre de 1804; y al declararse la guerra á Inglaterra se presentó enseguida en Cartagena el 3 de Mayo de 1805, embarcando en el navío de tres puentes Reina Luisa de la Escuadra de Salcedo, en la que hizo tres salidas al mar para proteger la costa de Levante.

En los comienzos de 1806 se le confió el mando de la goleta Aro-Péniz, de la división de fuerzas sutiles de Barcelona, y desembarcando del Reina Luisa, se trasladó á dicho punto.

El 21 de Noviembre de 1842 fué nombrado Baldasano Comandante general de las fuerzas navales del Mediterráneo, á cuyo efecto se trasladó á Cartagena y luego á Barcelona en el vapor Maceppa, tomándose el mando de las fuerzas y buques, desempeñando las comisiones que se le encomendaron.

En Enero de 1843 cesó en el mando por disolución de la Escuadra, y en Diciembre se trasladó á Madrid por haber sido nombrado Vocal de la Junta de asistencia de la Dirección.

El 2 de Septiembre 1844 se le nombró Comandante general del Departamento del Ferrol y tomó posesión el 7 de Marzo siguiente. Allí se hallaba cuando tuvo lugar el pronunciamiento del Coronel Solís en Galicia con algunos Cuerpos.

Baldasano mantuvo fiel al Gobierno la capital del Departamento, y fué premiado por sus servicios con la Gran Cruz de la Real Orden Americana de Isabel la Católica.

Cesó por enfermo el 12 de Junio de 1846 y obtuvo Real licencia para el extranjero.

Por Real decreto de Octubre se le nombró Subsecretario del Ministerio de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar, y en 28 de Enero de 1847, se encargó del despacho del Ministerio, cesando en éste el 31 de Marzo, como en la Subsecretaría, siendo entonces nombrado Ministro del Supremo Tribunal de Guerra y Marina.

En 1848, además de este cargo, desempeñó el de Vocal extraordinario de la Junta Consultiva de la Armada, y obtuvo la Encomienda de número de Carlos III, por su celo é inteligencia.

Ascendió á Teniente general el 23 de Enero de 1852, y era Senador del Reino en 1853.

Fué de los 105 Senadores que votaron contra el Gobierno del conde de San Luis, por lo que se le destituyó del cargo de Ministro del Tribunal Supremo; pero fué rehabilitado después de la Revolución de 1854, desempeñándolo hasta el 12 de Agosto de 1857, en que se le concedió exención de todo cargo por su edad avanzada, quedando S. M. satisfecha de sus servicios, y pudiendo residir donde creyera conveniente.

Pasó primero á Barcelona y después á Cartagena; y en la misma ciudad en que había nacido y comenzado su carrera, falleció el 14 de Enero de 1861, cuando contaba cerca de ochenta y cuatro años de edad y más de sesenta y nueve de honrosos servicios.

Los que le conocieron, algunos de los cuales viven, dicen que era este General de buena presencia, de mucha instrucción y de claro entendimiento; poseía mucha firmeza y rectitud, y era de aquella escuela de generales antiguos, muy ordenadistas y severos, pero con un excelente corazón, é inclinado por temperamento, al bien de sus subordinados, siendo con tan hermosas cualidades D. José Baldasano y Ros sumamente querido y uno de los que han dejado mejores recuerdos en nuestra Marina de guerra.

Manuel Diaz y Rodriguez.

Madrid 23 de Agosto 1906.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Violenta tempestad.

Una violenta tempestad ha descargado hoy sobre París y sus alrededores.

Trombas de agua inundaron las calles impidiendo la circulación y ocasionando un hundimiento en el patio del Ministerio de Comercio, hiriendo gravemente á dos obreros.

En el huerto de Jemmapes el terreno se entrecabrió, tragándose á un coche de alquiler con su caballo, á la vez que se escuchaban varias detonaciones que produjeron en el barrio la mayor alarma.

El franqueo postal en Francia.

Varios Consejeros generales han aprobado mociones recomendando al Gobierno que el franqueo de las cartas se rebaje á 10 céntimos en todo el territorio y á cinco el de las tarjetas postales.

De Portugal.

El primer acto de la reina doña Amelia á su regreso á Lisboa, ha sido presidir la Junta encargada de arbitrar recursos para las víctimas del hambre en Cabo Verde.

La Expedición Charchot.

El vapor francés que conduce la expedición Charchot al Polo Sur, se ha hecho á la mar en la mañana de hoy.

Un Congreso.

Hoy se reunirá en ésta el VI Congreso sionista, con asistencia de 500 delegados de todo el mundo, especialmente de Siberia y Marruecos.

La Escuadra rusa se retira.

Telegrafían de Constantinopla á la Agencia Hayas que, en virtud de las satisfacciones dadas por la Puerta á Rusia, la Escuadra rusa ha abandonado las aguas de Turquía.

La cuestión religiosa en Francia.

El Sr. Combes ha recibido á todas las autoridades locales.

Contestando á la felicitación de un pastor protestante ha dicho: Existe una corriente de ideas que tiende á traer en un porvenir acaso próximo, importantes cambios en las relaciones de las Iglesias y el Estado. Si esta eventualidad se realiza, será de completa justicia y absoluta necesidad, que el Estado asegure á todas las religiones la libertad á que tienen derecho, como garantía de la libertad de conciencia.

Después de la recepción hubo un banquete de 2.200 cubiertos, ofrecido al Sr. Combes en los talleres del ferrocarril del Estado.

Al terminar el banquete, el presidente del Ministerio hizo uso de la palabra, diciendo haberse atraído el odio de la religión por haber aceptado el poder al día siguiente de promulgarse la ley de defensa contra el clericalismo, el enemigo mortal de la República.

Combes derribó las fortalezas del enemigo y se halla resuelto á proseguir la lucha hasta la completa derrota del clericalismo.

Será insensible ante las injurias, pues el país es el mejor juez y el país aprueba la conducta del gobierno excitándole á perseverar en ella.

El país, sordo á todos los cálculos, quiere sólo que los republicanos sostengan al Ministerio en su lucha.

El Sr. Combes condena á la reacción que bajo el nombre de acción liberal distraza su juego y coloca su teoría de libertad en un cuadro, que se asemeja á las antiguas monedas imperiales que en lado ofrecían la alegoría de la República y en otro el busto de Napoleón emperador; solo que ahora la pantufa del Papa reemplaza al busto del Soberano.

Los republicanos no se dejarán engañar y permanecerán fieles á una forma de gobierno que realice los mayores bienes, y asegure la conservación de la paz, el imperio de la ley y el respeto á las libertades públicas y privadas.

Los comensales tributaron una ovación al Sr. Combes y á la República.

Periódico denunciado.

El periódico La Última Hora ha sido denunciado por un artículo censurando la conducta del gobernador con motivo de la huelga de albañiles.

La policía se ha presentado en la imprenta del periódico y ha recogido la edición.

Proceso Humbert.

El ex embajador de Francia en Madrid señor Patenote, ha dirigido á Le Gaulois una carta, declarando de nuevo que no vio á ninguna persona de la familia Humbert antes de su prisión y no pudo, por tanto, reconocer á Teresa en las calles de Madrid y mucho menos saludarla, como ella ha dicho.

Congreso sionista.

Al sexto Congreso sionista asisten 1.000 delegados de todas las naciones.

La Memoria leída hace constar que el número de miembros adheridos alcanza la cifra de 320.000.

El ciclón de Jamaica.

El periódico Daily Telegraph publica un telegrama de Kingston (Jamaica), dando detalles que ha traído á este puerto una goleta del ciclón que devastó el 11 de este mes las islas Caiman. La violencia del huracán hizo naufragar á siete buques, arrasó las plantaciones y derribó muchos edificios.

Sentimiento de Eduardo XII por Salisbury.

Los periódicos oficiales publican un telegrama de Marienbad expresando el sentimiento del Rey Eduardo por la muerte de Salisbury y deplorando que la nación haya perdido tan ilustre estadista.

EL TRUST RESINERO

Se han entablado negociaciones para construir un trust internacional de resineros. La producción de resinas se hace solamente en

15 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA."

EL BUQUE FANTASMA

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGL

Norte América, España y Francia. En los Estados Unidos y en España todas las fábricas están ya fusionadas, y ahora se trata de que formen una Sociedad única...

que tenía, sin descanso, siempre estudiando, escribiendo, celebrando consultas, y éste prometió la recompensa a su labor y su talento ofreciéndole que pronto su voz se alzaría potente en el santuario de las leyes...

Don Tancredo De las varias veces que he visto la suerte favorecida por el rey del valor, ninguna fué tan bonita y emocionante como la de ayer, en que mereció elevar su majestática categoría a la de imperial por lo corto.

CUENTO LA MEJOR HERENCIA

La noche es tormentosa, de esas que ponen pavor en el alma del más aferrado, el viento silba estridente como siniestro quejido de sér que, harto de penas, exhala lamentos de dolor supremo...

Un transeunte pobre, famélico, harapado es atropellado por un carruaje cuyo cochero y lacayo llevaban el sombrero galeonado de oro. Un caballero, á cuya aparición se descubra con respeto la muchedumbre que ha acudido al incidente...

Manuel Falcón y Segura. PLAZA DE TOROS

Corrida de novillos. Campitos.—Alhameño.—Canario.

Corrida más variada y llena de emociones que la de ayer hace mucho tiempo que no la he visto. Toros de Salas, de Bueno y de Patricio se lidiaron; hubo cogidas, sustos, revoluciones, vimos á D. Tancredo, banderillas en silla, largas, cortas, un toro al corral, corte de coleta frustrado...

El quinto toro de Patricio, jabonero, grandote y muy largo de cuerpo y de intención, no quiso acercarse á los caballos más que á traición y fué condenado á fuego.

El pobre Arturo lanzóse sobre el cuerpo aún caliente de su madre, é imprimiendo ardorosos besos en su frente, regó con dolorosas lágrimas el lecho de la muerte.

Como formando contraste con el dolor de Arturo y tranquila muerte de su madre, otro hijo, Carlos, recibía de mano del Notario con los ojos enjutos y radiantes de emoción el testamento de su padre que en angustiosa soledad había hecho el tránsito de este al otro mundo.

Desunidos Arturo y Carlos cuando mayores por la diversidad de pareceres de ambas familias, juntáronse hoy por la identidad de sus situaciones, aunque moralmente fueran diferentes los sentimientos de ambas. Disponíanse á partir á Madrid para poder, el uno, gozar de las riquezas que un padre le había legado y para poner en juego el otro su talento y los consejos de su ya difunta madre.

—Vamos á Madrid—decíale Carlos á Arturo, ya en el tren que los conducía á la Corte,—allá se ahogan todas las penas, se satisfacen todas las pasiones, se goza de la vida, se sienten las mayores alegrías.

—Para tí será tentador Madrid—replicó Arturo—para mí, en cambio, será un inmenso desierto donde apenas encontrará mi alma un oasis donde pueda saciar la ardiente sed que de carño siento. Tú gozarás en tanto que yo tendré que buscar un pedazo de duro pan y un nuevo techo que me cobije. Mis padres no me han dejado como á tí riquezas, mas no lo siento, porque desde el cielo guiarán mis pasos.

La enfermedad que desde hace tiempo sufría lord Salisbury, tuvo el sábado el funesto desenlace que precedían los telegramas de los últimos días.

Muerte de Salisbury.

La enfermedad que desde hace tiempo sufría lord Salisbury, tuvo el sábado el funesto desenlace que precedían los telegramas de los últimos días.

El primer inglés que le denominaron sus compatriotas, ha muerto á los sesenta y cinco años, después de ocupar los puestos más elevados de su país en tan larga vida política.

En la última etapa política se vió dominado por otra voluntad incontrastable y de mucha afinidad con sus ideas; el célebre ministro de las Colonias Mr. Chamberlain.

Esta decisión no sorprendió á nadie, porque desde la muerte de Lady Salisbury, el primer ministro, muy afligido, deseaba vivamente librarse de la responsabilidad de los negocios públicos.

Por fin consiguió retirarse, dejando la presidencia á M. Balfour, y como si la muerte comprendiese que el inglés debía terminar su obra con la vida, le asedió el golpe final que le énteró en la Historia.

EL PROCESO HUMBERT

(POR TELÉGRAFO) París 22.

El Tribunal ha condenado á Teresa y á Federico Humbert á cinco años de reclusión y cien francos de multa, á Román Daurinae á tres años y á Emilio Daurinae á dos.

Después de la sentencia. París 23. Después de dictada la sentencia por el Tribunal, los Humbert fueron conducidos á una sala inmediata á la de la Audiencia.

Después de dictada la sentencia por el Tribunal, los Humbert fueron conducidos á una sala inmediata á la de la Audiencia. Román censuró á su hermana por haber expuesto la historia de Regnier.

Recurso de casación. París 23. Le Matin dice que al tiempo de marchar á la Conserjería Federico, dijo á Teresa: «Nos volveremos á ver, porque hay recurso de casación.»

La sentencia y la prensa. París 23. Los periódicos elogian unánimemente la sentencia condenatoria de los Humbert.

El Ministro de Marina á Cádiz. Anoche, según teníamos anunciado, marchó á Cádiz el Ministro de Marina, acompañado del personal técnico que ha de secundarle en la misión que se ha impuesto de estudiar el funcionamiento y actual estado de los Arsenales...

Allí tuvimos el gusto de ver al Almirante de la Armada Beránger, Vicealmirante Navarro y Churrúa, Contralmirantes Pilón, Lazaga, General de Artillería Eady, Auditor general Spottwood, Capitanes de navío de primera Eliza y Puente, General de Ingenieros Angulo, Ordenador de primera López Morillo, Capitanes Goncäs, Barreto, Pastorín y gran número de Jefes y Oficiales de todos los Cuerpos de la Armada...

Regatas en Villagarcía. Con asistencia de numeroso público celebráronse ayer en Villagarcía las regatas organizadas para disputarse la copa de plata, regalo de S. M. el Rey, que estaba en posesión del Club de Regatas de Vigo.

Ultimos telegramas. (DE LA AGENCIA FABRA) Movimiento marítimo. Puerto Rico 24.

La escuadra inglesa. Lisboa 24. Anteanoche zarparon para Gibraltar algunos de los buques de la escuadra inglesa que evolucionaban en Lagos.

En favor del arbitraje. París 24. Se nota este año un gran movimiento en favor de la aplicación del arbitraje á las cuestiones internacionales.

Barbarie de las tropas turcas. París 24. Las tropas turcas que operan en Macedonia han incendiado en las últimas días numerosas aldeas donde sólo había mujeres y niños, para impedir que los insurrectos pudiesen encontrar en ellas refugio y pavosiones.

Nacionalidad israelita. París 24. En el Congreso sionista reunido en Basilea se trató nuevamente la reconstrucción de una nacionalidad israelita, utilizando antiguos trabajos hechos cerca de la Sublime Puerta y hasta la oportunidad que ofrece la insurrección de Macedonia.

Los macedonios griegos y las potencias. París 24. Los macedonios griegos han dirigido exposiciones al Gobierno y á las representaciones diplomáticas, para que se les permita defenderse con las armas en la mano de los atropellos de que son víctimas.

Regalo del Emperador Guillermo al Pontífice. París 24. Anécdotas que el Emperador Guillermo enviará á Roma una misión especial encargada de entregar al Pontífice una cruz de brillantes y una carta autógrafa.

El tifus en Gorze. Mezi 24. En Gorze se han registrado 19 casos de tifus. Tres individuos atacados en dicha población de la ciudad enfermada, han llegado á esta ciudad.

Información política. A tomar posesión. Hoy han salido de Madrid los Gobernadores de Huesca y Logroño, con objeto de tomar posesión de sus respectivas provincias.

El Ministro de la Guerra. Una vez más ha desmentido el Sr. Villaverde los propósitos de dimitir que se atribuyen al General Martignegui.

Respecto al presupuesto de Guerra, en el que como ya dijimos, se trabaja activamente desde hace tiempo, no puede determinarse la cifra á que ascenderá, por no haberse acabado todavía.

Reformas en Hacienda. El Sr. González Besada ha enviado hoy á la firma de S. M. el decreto de fusión de las direcciones generales de la Deuda y Clases pasivas, que es el último de la reforma de la administración central.

El Sr. Cobián en Cádiz. El Ministro de Marina, según noticias particulares de última hora, ha tenido en Cádiz un cariñosísimo recibimiento, especialmente por parte de los marinos, que en gran número, han acudido á la estación á expresarle sus simpatías.

Los panaderos de Reus. Un telegrama oficial recibido en el Ministerio de la Gobernación, comunica que los panaderos de Reus que se hallaban en huelga, han fundado una cooperativa y reanudado el trabajo, prescindiendo de los patronos.

Reclamaciones justas. El Sr. García Alix ha sido visitado hoy por una comisión de licenciados del ejército, que ha ido á rogarle que se extija el cumplimiento de la ley de sargentos, cuyos preceptos han caído, por lo visto, en desuso para los Gobiernos civiles de Ciudad Real y Madrid y para la Diputación de esta última provincia.

No hay aplazamiento. Ha circulado hoy el rumor de que el viaje del Rey había sufrido un nuevo aplazamiento.

Firma del Rey. Les telegramas de San Sebastián solo comunican haber sido firmado hoy por el Rey el decreto reformando los servicios del Ministerio de Agricultura.

El servicio de coches-camas Madrid-Santander, que se había interrumpido el 13 del actual, volverá á reanudarse el martes próximo 25, yendo ese coche enganchado al tren correo que sale de Madrid á las 19,15 horas y de Santander á las 15,15.

Por Real orden del ministerio de la Gobernación se ha dispuesto que las Diputaciones provinciales pueden nombrar y separar libremente á sus empleados, sin más excepción que la contenida en el apartado segundo del artículo 104 de la ley Provincial y que para ser efectivos los acuerdos referentes á tales nombramientos y separación de empleados, no se requiere más requisito que la notificación de los citados acuerdos en la forma ordinaria en que se hacen todos los que emanan de la Corporación provincial.

Ayer se reunió en Basilea el sexto Congreso sionista, con asistencia de quinientos delegados de todo el mundo, especialmente de Siberia y Marruecos.

El primer acto de la Reina doña Amelia, á su regreso á Lisboa, ha sido presidir la Junta encargada de arbitrar recursos para las víctimas del hambre en Cabo Verde.

Varios consejos generales de Francia han aprobado mociones recomendando al Gobierno que el franquero de las cartas se rebaje á diez céntimos en todo el territorio y á cinco el de las tarjetas postales.

NOTICIAS

Ha sido denunciado el último número de El Censor, por excitar al asesinato de los delegados de la autoridad que asistan á los mitines.

El ministro de la Gobernación ha nombrado delegados oficiales para el XI Congreso de Higiene, que se ha de celebrar en Bruselas el próximo Septiembre, al doctor Mommeu y al director de la Sanidad y al doctor Cortezo, sin ninguna clase de dietas, por haber renunciado el primero á percibir las, y el doctor Cortezo por ser diputado á Cortes y no autorizar el cargo.

El servicio de coches-camas Madrid-Santander, que se había interrumpido el 13 del actual, volverá á reanudarse el martes próximo 25, yendo ese coche enganchado al tren correo que sale de Madrid á las 19,15 horas y de Santander á las 15,15.

Por Real orden del ministerio de la Gobernación se ha dispuesto que las Diputaciones provinciales pueden nombrar y separar libremente á sus empleados, sin más excepción que la contenida en el apartado segundo del artículo 104 de la ley Provincial y que para ser efectivos los acuerdos referentes á tales nombramientos y separación de empleados, no se requiere más requisito que la notificación de los citados acuerdos en la forma ordinaria en que se hacen todos los que emanan de la Corporación provincial.

Ayer se reunió en Basilea el sexto Congreso sionista, con asistencia de quinientos delegados de todo el mundo, especialmente de Siberia y Marruecos.

El primer acto de la Reina doña Amelia, á su regreso á Lisboa, ha sido presidir la Junta encargada de arbitrar recursos para las víctimas del hambre en Cabo Verde.

Varios consejos generales de Francia han aprobado mociones recomendando al Gobierno que el franquero de las cartas se rebaje á diez céntimos en todo el territorio y á cinco el de las tarjetas postales.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, PRECIO. Includes entries like 4 por 100 perpetuo interior, Fin corriente, Idem próximo, etc.

CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO

Table with columns: País, Precio. Includes entries like París á la vista, Londres á la vista, etc.

# MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HACER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

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

Agujas, algodones, piezas, composturas.

BARCELONA, Carmen, 34.

## ELECTRICIDAD

Fonógrafos  
y  
GRAMOFONOS

## UREÑA

Barquillo, 14 y Saucó, 1.

Madrid

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

No comprar sin pedir precios a

## UREÑA

SE HAGEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

## ACCIONES NAVALES

MODERNAS

(1855-1900)

COMPENDIO HISTÓRICO CON 18 PLANOS

FOR

## JAVIER DE SALAS

Teniente de navío.

PRECIO: 10 pesetas.

Los pedidos a la Administración de este periódico.

## A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1837. Berlin-Tegel. 8.000 operarios.

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

Máquinas de vapor horizontales y verticales de todos tamaños 5.500 construidas.

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

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

Representante:

Carlos Hinderer

Génova, 6.—MADRID

## 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 a flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

Acetate del doctor BARRINAT

de la Habana, para las canas

Se vende en la droguería de Ferrer y C.ª, de Barcelona.

## RECARTE HIJO

ALMACENISTA

Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15

MADRID

Casa fundada en 1836.

PRECIO FIJO.—TELÉFONO 1.202.



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

**¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?**

Artículo decorativo de gran renombre, desconocido en España, ha sido importado exclusivamente por el decorado de techos y paredes, ventajosamente a la esmalte, cartón piedra, etc., etc.

Para Triseros de Comedores, Despachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera o el linóleo.

Se coloca en blanco, decorándose a satisfacción del cliente, resultando los colores con tal tersura y brillantez como no se consigue con ninguna otra materia.

No pesa, no se abre y se coloca con gran rapidez.

Interesa sea conocido por las ventajas que ofrece en la seguridad de sus condiciones económicas y de estética, hacen que sea preferido para el decorado de lujo.

EL ANAGLYPTA sólo se vende en el almacén de papeles pintados de R. Rebollo. 22, Arcoval, 22. Teléfono, 261.

## 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.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

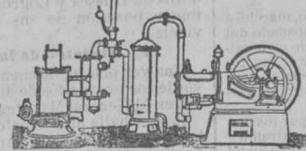
PRESUPUESTOS GRATIS

Nuevo Motor „Benz“ a gas pobre

desde 4 a 150 caballos.—Aplicable a todas las industrias.

Consumo por caballo-hora:

1 a 3 centimos.



La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ“ a gas común, a gasolina y a alcohol.

Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Princesa, 63, Madrid.

# 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, CÁNONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

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

## SERVICIOS DE LA

## COMPANIA TRASATLANTICA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## LA CONSTRUCTORA ELECTRO-INDUSTRIAL

Fábrica del mejor limitador de corrientes. de „San Gabriel.“

Se mandan catálogos a quien lo solicite. Se hacen instalaciones de alumbrado por electricidad, a precios económicos. Se encarga, por un precio convencional, de la conservación de arcos voltaicos. Se hacen reparaciones de toda clase de máquinas de escribir, motores, máquinas y aparatos de electricidad, aparatos de precisión, telefonía y telegrafía, electroterapia, timbres y automóviles, todo a precios reducidos.

TALLERES: Corredora baja, 20.

## BANCO VITALICIO DE ESPAÑA

SEGUROS VIDA Y ACCIDENTES

Capital social	15.000.000
Reservas	14.780.951,34
Capitales asegurados	la fundación de la Compañía hasta: Diciembre de 1901.
Por seguros vida.	Ptas. 269.174.713,38
Idem id., accidentes.	86.227.103
Total	355.401.816,38
Pagado a los asegurados hasta igual fecha	21.602.891,99

Esta Sociedad se dedica a constituir capitales para la formación de dotes, reducciones de quintas y demás combinaciones análogas, rentas vitalicias inmediatas ó diferidas, seguros de capitales pagaderos a la muerte del asegurado y compra de usufructos y nudas propiedades. Se dedica además al seguro contra accidentes, garantizando las responsabilidades de la ley sobre accidentes del trabajo. Representaciones en toda España.

## LÓPEZ & MORALES

VINOS Y COGNAC JEREZ

Influencia del poder naval en la Historia

FOR

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

## ACADEMIA PREPARATORIA PARA CARRERAS MILITARES

dirigida por D. Tadeo Bardaxi con la cooperación de D. Luis Lambea, coronel inf.ª y los condes de dicha arma D. Manuel Borja y D. José Lambea, profs. que han sido ambos de la Acad.ª Inf.ª y de la General Militar. Regtos. San Lucas, 6. Madrid.

## Recomendamos

la gran casa de huéspedes establecida en la calle de Mesonero Romanos, núm. 36, 3.º, donde encontrarán, todos los que a ella acudan, imcomparable asistencia y cómodo alojamiento a precios sumamente económicos.

## Postales

La Comisión Ejecutiva de la Junta DE

## Fomento Naval

Acaba de poner a la venta la primera serie de tarjetas postales marítimas, Impresas por el procedimiento tricolor. Cada colección completa se expende al precio de DOS pesetas, franca de porte.

Los pedidos a la Administración de este periódico.

## A LA BELLE FERMIERE

CASA G. OLIVERA

(Hijo mayor).

25, Quai Pont-Mayou.-Bayona.

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

Garantizados de impermeabilidad y tinte.

## PAPELERIA

Objetos de escritorio

de Eugenio Alonso.

22, CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 22.

ARTICULOS PARA OFICINAS