

Diario de la Marina

Año XXXV. — Número 10.847.

Redacción y Administración,

Madrid 26 de Noviembre de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

HERRAR O QUITAR EL BANCO

Los incidentes á que ha dado lugar en el Congreso la discusión del proyecto de fuerzas navales para el año próximo, hacen sospechar que la del presupuesto de Marina ha de ser muy laboriosa y en ella es donde más han de extremar sus ataques las oposiciones con el fin de desconcertar á la mayoría, toda vez que el proyecto de Escuadra fué el pretexto de la última crisis que dió lugar á la constitución del actual Gobierno.

Es indudable que en este punto estriba la discrepancia de criterio que existe entre los Sres. Maura y Villaverde y que, por tanto, conviene á los adversarios del Gobierno para sus fines políticos ahondar estas diferencias para dividir á la mayoría poniendo en trance de muerte al Gabinete.

A la Marina le convendría mucho una amplia discusión acerca de la necesidad que está el país de establecer con urgencia una defensa marítima que asegure la integridad patria, así como respecto á los recursos y medios de que se puede disponer para tan interesante objetivo, á fin de que se decidiese de una vez, la suerte de un Instituto militar que vejete esterilmente en una vida de vilipendio intolerable.

Pero mucho nos tememos que no sea así y todo se reduzca á fuegos artificiales con mucha palabrería y resultados nulos, continuando las cosas en la Marina en el mismo estado que hasta aquí; y que no se dejará de pedir por los unos la reorganización previa de servicios en la Armada para merecer la confianza de la opinión pública y de promover los otros que así se hará, pero sin que nadie se fije en que desde hace cinco años se halla la Armada en pleno período constituyente respecto á su administración, sujeta á incansables reformas, cuyo término es de previsión difícil.

Porque en primer lugar, como muchas veces hemos dicho, imposible se hace fabricar sin materiales, siendo absurdo adecuarse teóricamente una administración á lo que en la práctica no existe y satisfacer una aspiración que nadie se toma el trabajo de concretar ni aún de modo aproximado.

Si para constituir la defensa marítima se ha de aguardar á que se organice la Administración de Marina en una forma que satisfaga á la opinión pública, desde luego se puede adelantar que no se constituirá jamás, pues la condición que se impone es impracticable.

Los organismos se perfeccionan funcionando; paralizada y sin recursos, la acción de la Administración de la Marina nunca estará en condiciones de probar su perfeccionamiento; ni la opinión pública tendrá hechos positivos en que fundamentar un cambio de concepto.

Esta exigencia tan indeterminada sólo se tiene en España con la Marina y es la causa de que se demore la creación de la flota que tanto necesita para su defensa.

Pero este es un punto de la política nacional, que debe dilucidarse por decoro del país y de la Marina con decisión y urgencia. O se considera que la defensa marítima hace falta ó no. En el primer caso, dedíquense los recursos que exige su sostenimiento y desarrollo; mas si se conceptúa que es posible prescindir de este servicio de la defensa nacional, procédase asimismo con energía y franqueza patriótica, suprimiéndolo de raíz y haciendo de su personal hasta su extinción, una carga de justicia.

Todo, menos continuar gastando inutilmente en una farsa de defensa marítima, con gran disgusto de los que la pagan, descontento de los que en ella sirven y que constituye una gran vergüenza para la Nación.

MARINA DE GUERRA

PRUEBAS DE CALDERAS

Los cruceros *Motusa* y *Medusa* de la Marina Real británica, han efectuado entre Gibraltar y la Gran Bretaña un viaje por objeto una prueba comparativa entre las calderas *Yarrow* y *Durr*, de que respectivamente están provistos.

Ambos buques son de iguales dimensiones y su desplazamiento es de 2.800 toneladas, con 3.000 caballos indicados de fuerza, que les permite un andar de 16,5 millas; y con tiro forzado, una velocidad de 19 millas.

Su aprovisionamiento es de 400 toneladas, lo que les da un radio de acción de 8.000 millas á la velocidad de 10 por hora. Han sido construidos en el Arsenal de Chatham y las calderas han sido suministradas por el mismo constructor. Los buques estaban, por consiguiente, en las mejores condiciones para realizar semejante prueba.

Salieron de Gibraltar el 6 del corriente, á las seis y media de la mañana, con cuatro calderas encendidas, y la prueba empezó á las ocho. El

liberal democrático sancionando su transformación sana el ambiente político é implanta sus ideas, sus principios, sus dominios y sus procedimientos en el poder.

RASGOS

EL TERMOMETRO DE LA MORALIDAD

Casi todos los periódicos han dado la noticia de que el Gobernador civil de la coronada villa del oso y del madroño, ha recibido un sobre muy voluminoso conteniendo tres resguardos del Banco de España, una cartilla del Monte de Piedad y un papel en que se leía: «valores devueltos por un carterista decente».

Los sentimientos que han guiado al autor de la misiva para realizar esa proeza, han producido cierto asombro entre las gentes de bien: «¿Un carterista decente! Como quien dice un ladrón honrado».

Tal se van poniendo las cosas, que la escala de la moralidad, se va á parecer á la del frío, apreciada según el termómetro. El frío según los físicos, no existe; es solo una ilusión.

Prueba ó demostración al canto: El termómetro, marca un día del crudo invierno, dos grados bajo cero. ¿Hay frío? ¿Quien lo duda! Pero... sigue *apretando* el invierno y al día siguiente el termómetro marca cuatro grados bajo cero; esto es, más frío que el anterior.

Ahora bien, ¿se puede negar que la baja temperatura del primer día es dos grados más elevada que la del segundo, ó sea, que el primer día tiene sobre el segundo dos grados más de calor? Luego, el frío, es un accidente puramente convencional, y según los citados físicos no es otra cosa que un grado relativo del calor.

Lo propio, según el carterista de autos, se puede decir de la moralidad. Esta empingorata condición ó cualidad, no existe; es solo una ilusión, un grado relativo de la honradez.

Las gentes, según esa tesis, son más ó menos honradas. Las que lo son, espontáneamente, como la generación micro-orgánica, están por encima del cero, ó sea del Código penal, con el que nunca tropiezan; las que lo son á la fuerza, ó por la inevitable presión de las circunstancias están por debajo del cero; pero dentro de la escala siempre se puede apreciar su honradez ó si se quiere en *decentia* relativa.

El carterista *decente* que devuelvo al Gobernador esos resguardos que no pudo realizar, y esa cartilla de ahorros que no le era dable recojer, podía haber hecho cucuchos con esos documentos, y sin embargo ha tenido *un rasgo* y empuñando la péñola, le escribe al Gobernador, se la da de rubios caballos y devuelvo esos documentos para que su legítimo dueño pueda aprovecharlos. Otro carterista de manga más ancha no hubiese hecho eso.

Hay por este pícaro mundo, multitud de personas honradas que no se atreverían á susstraer una cartera con resguardos del Banco de España ó cartillas del Monte Piedad; y que sin embargo susstraen ó extraen el jugo ajeno contra la voluntad de su dueño y todas las reglas de moralidad habidas y por haber.

Tales son los que plagian obras de arte ó literarias, ó en alguna forma se aprovechan de la inteligencia, de la iniciativa ó del trabajo ajeno lucrándose como el grajo de la fábula, con el vistoso y brillante plumaje del pavo real.

Son carteristas de otro género, pero al fin carteristas; pero como no son de los que tropiezan ni por casualidad con el Código penal, bullen, brillan, se pavonean entre las personas decentes, y lo son, indudablemente por fuera, aun cuando contemplados por dentro resultan unos grandísimos bribones.

Pero... esto mundo es un triste valle de lágrimas, y como los ángeles solo están en el cielo, hay que admitir como decentes y morales, á muchas gentes que en Sociedad visten bien, viven como príncipes, y hacen un gran papel entre las personas honradas.

El termómetro de la moralidad es el único que puede determinar los grados de honradez que se poseen, y por poca que sea, (y siempre ha de marcar algún grado) es suficiente para justificarse su conducta.

En resumen: ó el carterista decente es un filósofo que se pierde de vista ó un pilllo redomado que se ha propuesto tomarle la cabellera al señor Gobernador, ó quizá ambas cosas á la vez.

Abel Imart.

Las sesiones dobles.

A más de resultar provechosas para el país las sesiones dobles, tienen la ventaja de que acostumbra á los señores Diputados á consagrar más tiempo á los áridos problemas sometidos á su estudio y deliberación.

La costumbre de consagrar las tardes á la labor parlamentaria no es mala, pero es mejor la de consagrarle la mañana, y á poco que se conserve el actual sistema se podrán apreciar las consecuencias beneficiosas.

En la Administración pública ocurría antes lo mismo. Las oficinas eran de doce á cinco y parecía que no prevalecería la costumbre de madrugar. Hoy las horas son de nueve á dos, y todos las encuentran cómodas y hasta les contrariaría mucho volver al antiguo sistema.

El primer día en que se han establecido las sesiones se ha visto la Cámara popular más concurrenada que muchas tardes, lo cual demuestra que con un poco de buena voluntad y constancia se logrará perpetuar tan excelente costumbre.

Se ha dicho en son de broma que el establecer las sesiones matinales es una prueba práctica de regeneración porque la de madrugar, más que costumbre buena, es virtud excelente; pero hay que reconocer en serio la exactitud de semejante apreciación.

Las figuras más principales del Parlamento han dado ejemplo y han hecho bien, de puntualidad. Si eso hacen los personajes de altura, no habrá excusa para que los de segunda y tercera fila dejen de hacerlo.

La memoria parlamentaria que es la que lleva en peso la nueva modificación de horas, soporta bien el cambio, dividiéndose en dos turnos, para que nunca deje de haber en el salón el número reglamentario de diputados necesario para abrir la sesión.

Los proyectos interesantes para el país

podrán avanzar mucho si este plan prevalece, porque de ese modo hay lugar para todo; para las elucubraciones retóricas y las exhibiciones tribunitias y para el trabajo legislativo.

Es de temer, sin embargo, que cuando los presupuestos se hayan aprobado, cesen las sesiones dobles y volvamos á las perniciosas costumbres antiguas; y el régimen representativo esté á merced de los habladores sempiternos, de los que van á buscar entre interpolaciones y escaramuzas parlamentarias, una notoriedad lamentable.

No resultará baldío el sacrificio de los representantes del país, que soportan á regañadientes las sesiones dobles, si de esta especie de *tour de force* queda una buena semilla; y acaso, andando el tiempo, la fuerza misma de las cosas impondrá como durable y permanente lo que hoy no tiene más carácter que una necesidad apreciativa.

De todas suertes, si salen adelante los proyectos de ley fundamentales, no habrá razón ni motivo para lamentar la innovación, pues bien vale el provecho alcanzado las molestias impuestas.

ORIENTACION

NACIONAL

(Conclusión)

III

Examinábamos en el artículo anterior nuestras relaciones con el exterior y la situación económica de la nación, analizando á grandes rasgos la llamada *política navegadora*. Vamos á ver ahora de dónde podríamos obtener recursos con qué atender en parte á la creación del tan necesario poder naval.

Consumen una porción, no despreciable del presupuesto, las *Clases Pasivas*, ese inmenso *Sanatorio* á donde acude nuestra España oficial, que con el descuento de sus mequinos haberes y la carestía de la vida, no logró por medio del ahorro *Monte Pío* que asegurasen su subsistencia, perpetuándose las pensiones en las personas de quienes sin padecer extrema pobreza, no alegan otros méritos que los de ser sucesores del funcionario jubilado ó retirado.

Manteniendo los cambios á inconcebible altura; nuestra moneda, intrínsecamente tan buena como la demás, aparece con notoria inferioridad en el mercado universal, porque habiéndose fijado el patrón oro, escasea éste por modo notable en España, y porque importando el país más de lo que exporta, necesita proveerse de aquel valor para satisfacer el preceiso.

Pero al lado de estos factores que precisa tener en cuenta para el saneamiento de la moneda nacional, vive el abuso mercantil que vende en España como productos extranjeros lo que en España se fabrica, imponiendo, á pretexto de los cambios, precios elevados que el consumidor forzosa y necesariamente acepta por no ejercerse la fiscalización debida y no establecerse tipos moderados que la ley económica de la concurrencia haría prevalecer, lográndose de tal suerte el abaratamiento general de la vida.

Pues bien; estos tres factores, el pago del exterior en pesetas, la reducción de las Clases Pasivas en la medida justa y posible y la disminución de los cambios hasta un tipo razonable proporcional al Tesoro nacional, elementos de importancia para la reconstitución de nuestro poder naval; y si por el fomento de la agricultura—no sólo con la creación de pantanos y canales de riego, sino también con el cierre de las fronteras á la invasión de cereales,—se fertilizaban extensas comarcas; si por la protección del tráfico marítimo y por la baratura de los transportes ferroviarios, cuyo establecimiento subvencionó en parte el Estado, se facilitaba la exportación, es visto que se recudaría gruesas sumas que destinara al mejoramiento de todos los servicios públicos, y el primero de todos ó sea la defensa nacional por mar y tierra, no sufriría el lamentable abandono que padece.

Confeccionanse los presupuestos del Estado, bajo ciegos preocupaciones; réstanse recursos al de Marina, y todo se resuelve en visitas de inspección á los arsenales y en nuevos planes de reorganización de servicios que no llegan á instaurarse porque la presión política se encarga de inutilizar esa labor, quedando indotadas las actuales y pobres unidades de combate, cuyos fondos desaparecen antes de un año, sino se limpian y carean.

Parece un triunfo cada peseta que se resta al presupuesto de ese Departamento, sin contar con que luego ha de resultarnos más caro cualquier esfuerzo que realicemos. Tan exigua consideramos la suma de *treinta y un millones* para Marina, como la de *treinta y ocho* antes proyectada, pues con ella, ni se atenderán cumplidamente y de una manera práctica todos los servicios, ni se hará otra cosa que ir pasando, dejándose para *más adelante* lo que hace ya tres años debió adelantarse á gastar. No es el personal militar de Marina tan numeroso que absorba la mayor parte de su presupuesto, como suele decirse. El mal viene de atrás; de aplicarse los pobres recursos concedidos á tatar huecos que otras gestiones dejaron, y de no reducirse los servicios, planteándose en muchos de ellos las mismas reglas claras y precisas que pone en uso cualquier empresa naviera; de considerarse los Arsenales como lugares de refugio donde se reparten exiguos jornales para dar escape pan á numerosa maestranza, cuyas aptitudes no se emplean eficazmente, y todo esto, no por culpa de la Marina, sino por manejos caciquiles y po-

líticos, y por temores de orden público, dejándose, por tanto, de estimular á los buenos y de echar á los malos, sin hacer que se trabaje verdaderamente y sin mejorar, en fin, esas factorías, poniéndolas en condiciones de ser provechosas para la Patria, como puntos adecuados de construcciones navales que respondan á un plan de Escuadra—ya formado—en lo que la industria naval española pudiera dar de sí y almacenes de material y provisiones para las futuras contingencias. Y cuenta con que esto lo dice quien, como nosotros, ha invertido en la visita á esos Establecimientos tanto ó más tiempo que el dedicado por los dignísimos señores Ministros de Marina, que han echado sobre sus hombros la pesada cuanto patriótica tarea de reconstituir nuestra potencialidad marítima.

Y como estas cuestiones son de las que no admiten espera y al país se le debe decir la verdad entera, tal como se siente, siquiera á veces el limitado conocimiento propio, nuble el buen deseo, por eso me decidí á escribir esta serie de artículos, en los que, sin ánimo de ofender á nadie, ni de olvidar respetos debidos, expreso mis dudas, mis temores y mis deseos, que no son otros sino ver reconstruido cuanto antes nuestro poder naval, convencido como estoy de que, llegado el caso del conflicto—quizá más cerca de lo que parece—sólo ese poder naval nos podría salvar, y para afirmarlo, si de momento no fuera posible arbitrar otros recursos, debiéndose restar de los diferentes capítulos del Presupuesto general del Estado, lo suficiente para que comenzara sin pérdida de tiempo la construcción de nuestra Escuadra de combate, allí donde se nos ofrezcan mejores garantías de acierto; inspirándose para la determinación de los demás jaloneos en que haya de fundarse nuestra potencialidad naval, en lo que los técnicos consideran necesario y oportuno, para que nuestra independencia é integridad del territorio queden asentados sobre las firmes bases que necesitan y merecen los esfuerzos industriales y comerciales que España hace hoy para reconquistar su perdido puesto en el concierto de las naciones.

Dios ilumine á nuestro Parlamento y le lleve por esos derroteros!

Félix Burriel.

Zaragoza y Noviembre de 1903.

SORPRESA

DEL

BERGANTÍN "HIENA"

UNA PROEZA

1812

Restituida la costa Patagónica á la dominación de España, decidieron los oficiales de Mendoza, D. Domingo de Torres y D. Joaquín Gómez de Liaño, embarcar en el bergantín mercante *Amazona* y dirigirse á Montevideo con el propósito de dar noticia de tan feliz suceso al Mariscal de Campo, D. Gaspar Vigodet que gobernaba aquella plaza.

Cuando más engolfados estaban en los preparativos del viaje, recibieron aviso—14 de Mayo de 1812—de haber realzado un barco grande de cruz á la boca del Rio Negro, pidiéndose de vista después de reconocer sobre bordos aquella.

No dudaron Torres y Liaño de que el buque avistado fuese alguno de los que esperaban por aquel punto las autoridades revolucionarias, y sospechando que pudiera haber arribado á la bahía de Todos Santos, resolvieron fuera á dicho punto á adquirir noticias, el antiguo cabo de mar José González, que sirvió á las órdenes del insigne Liniers.

Una vez González en dicha bahía vio fondeado en ella á un buque armado en guerra, que ostentaba sin recelo la bandera insurgente, no sospechando, sin duda, que aquellos territorios hubiesen vuelto al dominio español.

El tal barco había sido adquirido, tripulado y armado, con otros más en los Estados Unidos, por cuenta de la Junta revolucionaria de Buenos Aires para la formación de su flota militar. Era el bergantín *Hiena* del porte de 300 toneladas, 20 cañones y 96 hombres de tripulación, casi todos yanquis é ingleses. Lo mandaba el Capitán Thomas Taylor y entre los Oficiales figuraban Mrs. Robinson, Wilson, Jones y el Contador D. Mateo de Neira Galeano. Era un buque muy hermoso y valeroso.

El valeroso González, así que llegó á la playa, hizo señales con su pañuelo al bergantín enemigo, que no tardó en enviarle un bote para recogerlo. Una vez á bordo, fué interrogado por el Comandante Taylor, siendo sus contestaciones tan naturales y sinceras, que lejos de inspirar la menor sospecha, le entregó aquél una carta dirigida al que creía aún Comandante del castillo D. Francisco Sancho, en la cual solicitaba un caballo para pasar el fuerte y algunos víveres frescos de que se hallaba necesitado. González para mejor engañar á los tripulantes del bergantín les hizo creer que era un pobre campero que andaba buscando unas cabezas de ganado que se le habían extraviado.

Una vez en tierra el astuto marino, montó á caballo, y á rienda suelta logró salvar en muy pocas horas las 25 leguas que le separaban de Torres y Liaño, á los cuales hizo entrega de la carta para Sancho y les informó minuciosamente de la fuerza, número de tripulantes y demás circunstancias del bajel insurgente.

Sin perder instante se montaron seis carronadas de á nueve en el *Amazona* y quedó dispuesto un guairo capaz de transportar 40 hombres. El intento de aquellos fue-

nos patriotas era tomar a viva fuerza el buque disidente si no podían lograrlo por la astucia; y bajo esta base maduraron su plan, en obsequio del cual obligaron a Sancho a que escribiese una carta al Comandante Taylor, excusándose de visitarle por encontrarse enfermo a la vez de manifestarle la necesidad urgente de celebrar una conferencia con él, a cuyo fin le enviaba dos personas de confianza para que le sirvieran de guía y los caballos necesarios para hacer el viaje. Tan delicada misión fue confiada a D. Domingo Fernández y al poblador D. Fernando Crespo, los cuales se disfrazaron convenientemente para hacer bien su papel.

Entre tanto, algunos hombres del bergantín que habían desembarcado con confianza, fueron capturados por las partidas realistas y de mucho sirvieron las noticias que dieron en provecho del plan que se meditaba. Llegó al fin Taylor, conducido por los fingidos guías, a la presencia de Torres y Liano, a los cuales tomó por el Comandante Sancho y el Ministro del establecimiento, Quesada, entregándoles sin dificultad los pliegos del gobierno revolucionario y pidiéndoles los auxilios necesarios, para regresar a Buenos Aires terminada, como ya lo estaba, su comisión. Fué contestada esta demanda, manifestándole que la escasez de caballos imposibilitaba mandarles los auxilios por tierra, sin que quedase otro recurso que enviárselos embarcado en el guairo.

Torres y Liano proyectaban sacar toda la gente posible del bergantín y abordarlo con el mismo guairo conductor de los auxilios; pero Taylor no aceptó aquel recurso por dilatorio, y dijo que lo que más necesitaba era leña, la cual podría hacerla sin grandes dificultades en las inmediaciones del puerto. Sacaron partido de esta necesidad aquellos patriotas, y dijeron al Comandante del bergantín, que atendida la urgencia de su marcha, podría hacerse la leña en pocas horas, para lo cual mandarían dos carretillas; pero que era necesario el auxilio de 45 hombres para cortarla, y habiendo accedido a ello, expidió sin dificultad una orden por escrito a su segundo Robinson para que desembarcase la gente soliciada. En cuanto Taylor entregó ese documento a Torres, le fué intimada su prisión y enviado a los calabozos del fuerte de Río Negro, a hacer compañía a los subordinados suyos que tomaron tierra antes que él.

Inmediatamente se trasladaron los conjurados a la hacienda del Real y a las siete de la noche del 22 suspendieron la marcha hacia la costa con el propósito de dar el asalto, por sorpresa al bergantín, así que desembarcaban los 45 hombres para cortar leña.

Caminaron toda ella, a pesar de su oscuridad y de una incessante lluvia, y a las siete de la mañana del 23 se adelantó Liano con el cabo González y tres marineros que conducían una carretilla. Llegados a la playa, vino inmediatamente el bote del bergantín y embarcaron todos menos González que quedó oculto en la lina del bosque para dar cumplimiento a las muy acertadas instrucciones que le dejó Liano, como se verá oportunamente.

Así que este subió a bordo hizo entrega de la carta al segundo comandante Robinson, que usaz desconfiado no se prestó a desembarcar más que 23 hombres, en vez de los 45 que le ordenaba Taylor. Liano, con maña hizo cuanto pudo para grangearse la confianza de los oficiales, y lo consiguió con todos, a excepción del segundo comandante que se mantuvo receloso.

González, cumpliendo lo que le había encargado Liano, se presentó en la playa con dos reses vacunas de regalo para los tripulantes del bergantín; pero no hubo forma de que Robinson enviase gente a tierra para carnear, pues quería dejarlo para el día siguiente.

Esto obligaba a Liano a quedarse a bordo, en donde debía pasar la noche. Ante tal contraria idea de dar el golpe, así que cerraba la noche, con los tres hombres de que disponía, armados previsivamente, como él, de puñales, ocultos entre las ropas. Como echaba de ver que no había gallinas a bordo, propuso a Robinson que fuese a tierra el chinchorro para encargarlas, accedió aquel y gracias a este artificio pudo Liano hacer llegar a manos de González una escudilla concebida en términos que le hicieron comprender la necesidad de venir prontamente al bergantín. Esto no fué difícil realizarlo gracias al desconocimiento

del idioma español de casi todos los tripulantes del barco insurgente.

Logróse, por fin, que González y un soldado vestido de peón, se embarcasen a pretexto de conducir unos jamones. Con este refuerzo de dos hombres desde Liano acometer a la ciélopea é inverosímil empresa de apoderarse del bergantín, sin esperar la noche; no hizo reparo el heroico español de que todavía quedaban a bordo más de sesenta hombres. Para la realización de su atrevido plan dió disimulada y cautelosamente instrucciones a su legión, que debía comenzar la matanza cuando él diese un «Viva España!»

Se acercaba la puesta del sol, cuando hallándose hablando tranquilamente Liano con Robinson, Wilson y el contador Neira, al mismo tiempo que daba el convenido «Viva España», hería con un puñal a los dos primeros, y habiendo querido hacer lo mismo con Neira, no pudo lograrlo porque se arrojó rápidamente al agua. Robinson y Wilson gravemente heridos se tiraron al entrepuerto por la escotilla mayor.

Entre tanto, el cabo de mar González y sus compañeros acometían como furias a cuantos estaban sobre cubierta; corrían por todas partes los seis españoles, llevando por delante la muerte y el terror, sin dar paz a sus brazos para acuchillar a aquella horda sajona que concluyó por arrojarle de cabeza al soldado, acosado por nuestros valientes, los cuales levantaron rápidamente las escalas de las escotillas y armados de chuzos que encontraron en la chupeta y de espaldas, se colocaron en las bocas de aquellas, para no dejar subir a nadie.

La cubierta presentaba un aspecto imponente: yacían sobre ella seis muertos y doce heridos graves, sin contar los menos graves que pudieron ganar el toldo.

Los insurgentes, armados de sables de abordaje, trataron de recuperar la cubierta, subiéndose por los pies de carnero de las escotillas; pero cuando alguno asomaba la cabeza, volvía a rodar al entrepuerto, pinchado por algún chuzo ó con el cráneo deshecho por un espacazo.

En tan crítico momento llegaron a bordo seis hombres de los que acompañaban a Torres, después de haber hecho prisioneros a los veintitres hombres que sin una sola arma habían bajado a tierra a cortar leña, los cuales fueron amarrados codo con codo por los expedicionarios que seguían a aquel benemérito español, cuya alegría no tuvo límites cuando supo la inesperada noticia de la espléndida victoria conseguida por sólo seis hombres; siendo muy de notar que de los noventa y seis tripulantes del *Hiena*, sólo escaparon ocho que se arrojaron al agua y perecieron ahogados la mayor parte de ellos.

Torres dice en el parte que dió al General Vigodet, lo siguiente:

«Tales han sido los medios con que hemos conseguido poner a disposición de V. E. el bergantín *Buenos Aires*, con todo su armamento y las abundantes municiones que en él había. Seis muertos, 18 heridos y 64 prisioneros, hechos por seis hombres solamente, sin que ninguno de ellos sacase la más leve contusión, probarán lo que puede un verdadero español, cuando pelea contra la gavilla extranjera que auxilia a los insurgentes. Este acontecimiento nos ha proporcionado la dicha de hallarnos al lado de V. E. para el colmo de nuestros deseos, solo resta que V. E. restablezca en estas provincias el orden y la tranquilidad, y cicatrice las cruellas heridas, con que las ha desgarrado la turba que las tiraniza. Este feliz momento no está distante; mientras llegan, esperamos que V. E. se dignará emplearnos en donde podamos dar nuevas pruebas del constante celo con que sabemos vertér nuestra sangre en defensa de los sagrados derechos de la Nación.»

En la tarde del 13 de Junio fondeó en Montevideo el bergantín *Hiena* con sus apresores y con todos los prisioneros sobrevivientes, incluso el norteamericano Taylor que lo mandaba, los Tenientes Jones y Quesada (Robinson y Wilson murieron de resultas de sus heridas), el Comandante argentino Sancho y el fraile mercenario Acosta. Al anclar resonaron estruendos vivas al Rey y a España dados por la tripulación victoriosa y repetidos por los buques de guerra y mercantes surtos en aquella anchurosa bahía.

Al siguiente día tuvo lugar el acto grandioso y conmovedor del desembarco de los seis valerosos hombres que rindieron al *Hiena*. Cuando pasaron por el costado de la corbeta de S. M. *Mercurio* cubrió las

por el aire, empezaron a atacar la factoría y las casas. No había resistencia posible y los de Ternate, entrando por el hueco que dejaban las empalizadas quemadas, con sus cimitarras y crisis dieron muerte a todos los que no se habían refugiado en la ciudadela. Estos eran principalmente criados indígenas a quien el ataque había sorprendido y de cuyas vidas se cuidaban muy poco los portugueses, pues que no hicieron caso de los gritos que daban para que bajasen el puente levadizo y los metiesen en el fuerte. La factoría, construída de piedra, y todas las casas exteriores estaban ardiendo y las llamas iluminaban la isla en el espacio de muchas millas. El humo se había desvanecido en parte y las defensas del fuerte se presentaron visibles a la luz del incendio.

—Si tuviéramos escalas de asalto, dijo Felipe, el fuerte sería nuestro porque no hay un alma en los parapetos.

—Ciertamente, dijo Krantz; pero aun así, los muros de la factoría, serán un puesto ventajoso para nosotros luego que el fuego se haya extinguido; y si la ocupamos, desde allí podremos evitar que nadie se aseme a los parapetos mientras tanto que se construyen las escalas. Mañana por la noche pueden estar construídas y dando humo al fuerte con más leña, podemos después tomarla por asalto.

—Es verdad, dijo Felipe, eso hay que hacer.

vergass con su gente y los saludó con siete voces y quince cañonazos. Mientras tanto las demás embarcaciones del puerto engalanadas con todas sus banderas y pavesadas, ondoceaban el espacio con sus frónticos vivas y aclamaciones.

En el muelle les esperaban el General Vigodet, todas las autoridades y un gentío inmenso, ebrio de entusiasmo; además las tropas cubrían la carrera.

El momento en que los seis héroes pusieron el pie en tierra, fué inenarrable: las tropas presentaron las armas, las banderas batieron marcha, y los baluartes del fuerte de San José hicieron sonar sus cañonazos, entre las aclamaciones delirantes del pueblo, que llenaba los muelles, las calles, los balcones y azoteas. El humilde cabo González no pudiendo resistir tantas emociones cayó de rodillas a los pies de Vigodet que lo levantó bondadosamente.

Aquella misma noche asistieron al teatro, en el que ocuparon el palco del Capitán general, y los actores cantaron un himno triunfal, acompañado de los vítores de la concurrencia. El lunes 15, la misma compañía cómica dió a los héroes una lucida función, después de la cual, fueron acompañados a sus domicilios por todos los concurrenates al teatro, que no cesaron de ovacionarlos, entre los aires nacionales que tocaba la música del regimiento fijo de aquella plaza.

Según la *Gaceta* número 37 de Montevideo, correspondiente al año 1812, que tengo a la vista, la Regencia del Reino, justamente penetrada del mérito que contraían aquellos valientes, resolvió premiarlos su heroico servicio. Lo que no dice el papel oficial, es la recompensa que obtuvieron.

El bergantín *Hiena* se incorporó a la división naval que mandaba en aquellas aguas el Capitán de navío, D. Miguel de la Sierra, y su mando le fué conferido al Teniente de navío D. Tomás Quijano.

¡Glorioso a los que realizaron una hazaña sin precedentes en los fastos marítimos del mundo!

Joaquín María Lazaga.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

El globo lusitano.

Lisboa 25.

Los oficiales de la corbeta *Saga* vieron pasar el domingo por encima de la isla de Madera un globo de grandes dimensiones.

La peste bubónica.

Río Janeiro 25.

El *Boletín oficial sanitario* dice que en la última semana ocurrieron 22 defunciones ocasionadas por la peste bubónica y 39 nuevas invasiones.

Estafador condenado.

Brema 25.

El ingeniero ruso Nicole Savina detenido recientemente en Lisboa con el nombre de conde de Toulouse Lautrec, ha sido sentenciado a quince meses de prisión por estafa.

Explosión de gas grisú.

Nueva York 25.

En Bonanza (Arkansas) la explosión de gas grisú en una mina ha causado la muerte de trece mineros.

El nuevo Gobierno del Panamá.

Nueva York 25.

Un despacho de Panamá al *Strand Herald*, anuncia que el nuevo Gobierno republicano, acordará a satisfacer gran parte de la Deuda colombiana; pero se negará energicamente a otras proposiciones.

El tratado de arbitrajes.

Paris 25.

Después de muy animada discusión, el Consejo general del Sena ha adoptado una petición de los Sres. Destournelles y Constant encaminada a que se ponga en vigor el Convenio de la Haya para los arbitrajes entre las potencias con la condición de que no podrá haber modificaciones territoriales de los pueblos sin el asentimiento de los interesados.

Incidentalmente el Consejo adoptó también que se fije en todas las escuelas la protesta que los Diputados alsacianos y loreneses presentaron a la Asamblea Nacional después de la guerra de 1870 haciendo responsable al Imperio de aquella guerra.

Temporal terminado.

San Petersburgo 25.

Habiendo cambiado la dirección del viento ha mejorado mucho la situación. El centro de la ciudad donde había muchas plazas y calles inundadas empiezan a secarse.

La circulación está casi restablecida.

Manifestación de amistad.

Londres 25.

Unos 90 representantes del país en ambas Cámaras, acompañados de 80 señoras, han marchado en la tarde de hoy con dirección a París.

El asunto Humbert.

Paris 25.

El Ministro Sr. Valle ha accedido a comunicarle a la comisión del asunto Humbert todos los documentos confidenciales de la causa, entre ellos el informe del fiscal general que hace cabeza del expediente.

El Emperador del Sahara.

Paris 25.

Lebaudy ha nombrado ya procurador que le represente en el proceso intentado contra él por los marineros del *Frasquita*.

Ignórase cuándo se verá este asunto.

Asentimiento de Francia.

Paris 25.

Una nota de la Agencia Havas dice, con referencia a noticias de Tánger, que Francia ha prestado oficialmente su adhesión a la sustitución propuesta por el Sultán de Maruecos del impuesto territorial en reemplazo del personal, del que se libraban numerosas personas.

El Cardenal Vives. — Interpretación equivocada.

Roma 25.

El Cardenal Monseñor Vives, que ha estado gravemente enfermo se encuentra hoy fuera de peligro.

El *Observatore* desmiente la supuesta entrevista atribuida al secretario de Estado Sr. Merrey del Val por un periódico español. Dicho periódico declara que el Vaticano no establece ninguna diferencia entre reyes y presidentes de repúblicas en las visitas hechas al Papa.

Anoche llegaron a esta capital 176 representantes del Parlamento inglés, 40 de ellos vienen acompañados de sus esposas.

Fueron recibidos por numerosos representantes del Parlamento francés.

Reformas aceptadas en principio.

Constantinopla 26.

La Sublime Puerta acepta en principio el proyecto de reformas en Macedonia propuesto por Austria y Rusia, bajo reserva de rescatar todo aquello que pueda menoscabar los derechos de Turquía.

Bendición de Santo Domingo.

Nueva York 26.

Telegramas de Santo Domingo dicen que la capitulación de aquella ciudad la firma Wos, el presidente Gil y los ministros de España, Estados Unidos y Bélgica.

Añaden, que el documento garantiza la vida y las propiedades de todos los habitantes.

Consecuencias del temporal en San Petersburgo.

San Petersburgo 26.

Continúan derrumbándose muchos edificios. La inundación es absoluta en la capital.

Se cree que han perecido muchas personas ahogadas.

El Palacio de Invierno y el inmediato del Almirantazgo han tenido que ser desalojados, porque amenazan ruina.

Se pronunciaron discursos de bienvenida celebrando, unos y otros, las cordiales relaciones existentes entre Francia y la Gran Bretaña.

Manifestaciones tumultuosas.

Roma 26.

A consecuencia de haber prohibido las autoridades austriacas la enseñanza de la lengua italiana en Wiltén, población inmediata a Inspruck, se produjeron ayer tumultuosas manifestaciones en Nápoles, Turín, Padua, Bolonia y en esta capital a los gritos de: ¡Abajo Austria!

La policía tuvo que intervenir en todas ellas y hacer numerosas detenciones.

Los ánimos están muy excitados aquí y en provincias.

CUENTO

NINA

Todo, en la Creación, la decía: ¡jama!

¡Los maripositas que revoloteaban en torno de las flores del jardín; los tomeaguinos lanzando al viento sonoros trinos desde las ramas aromosas del limonero; hasta las moscas que se detenían en la falda de su vestido, arrastrando sus patitas, gruesas como caballos, abriendo y cerrando las altas color de acero, perseguida la hembra por el macho, saltando una sobre otra y emprendiendo juntos el vuelo hacia el nido, oculto en algún rincón del basurero, todo la decía, en lenguaje perfectamente comprensible para ella: ¡jama! ¡jama!

Y ella amaba con pasión reconcentrada. Pero ninguna vez, en el concierto incesante de la naturaleza, ningún soplo de la brisa,

ningún eco de la armonía universal la dijo jamás: ¡eres amada!

A sus veinte años, cuando para ella la vida debía ser una primavera fecundante y efímera, una condenada a prematura horrible muerte.

Sus cejas, antes arqueadas y sedosas, iban desapareciendo día por día; apenas quedaba una docena de vellos, en aquellas que fueron curvas pestañas. La rubicundez rosada de su nariz, el desacomodamiento de su cutis, descomochada bajo los golpes dados por un chiquillo travieso, y el espesor de sus orejas, triplicado por la enfermedad, daban a su cara aspecto repugnante. Era una lacerina, contra quien habían formulado los médicos sus fallos inapelables.

En su casa, la casa de su padrastro, más que un huésped molesto era Nina un obstáculo odiado, algo, como deforme, que avergonzaba, y que era preciso ocultar a las miradas del gran mundo, reunido siempre en aquellos salones, donde se daba un té todos los miércoles, un concierto todos los sábados, y un banquete espléndido cada vez que se sentía la nostalgia de las Orquídeas de *El Fígaro*.

A poco de haber muerto el padre de Nina, un lázaro que consumió los medicamentos de dos boticas para morir al fin despedazado, su viuda, en todo el esplendor de la hermosura y toda la fuerza de la juventud, apenas ajada por el raro contacto del enfermo, oyó los requiebros de un rico tendero, vivió en sus proposiciones la perspectiva de un porvenir brillante, y trocó la toga negra del luto por el delicado traje de desposada.

De aquel matrimonio nació Amelia, una muchacha rubia y vivaracha, que no había de heredar, como Nina, con la sangre de su padre, el germen de un mal incurable.

D. Antonio, el padrastro, jamás pudo perdonar a Nina el atrevimiento de haber nacido, y nacido de otro hombre anterior a él. Aquella chiquilla le acusaba constantemente de haber llegado tarde. El no podía enojarse de las primicias de su esposa, pero que allí estaba la prueba viviente de lo contrario. «La hija del lázaro», decían de ella las comadres del barrio. Luego el Dr. Antonio aspiraba el perfume de la flor del amor, en un jardín que había hollado la planta del desahucio. Y así, reconociendo sus despechos amargos sobre la inocente niña, sentía como un alivio de su espíritu como un supremo consuelo de sus tardíos celos, la necesidad de castigarla, menospreciarla y aborrecerla.

Durante los primeros meses del matrimonio, Nina fué una carga pesada para su propia madre. Los teatros, los *rendez-vous* del gran mundo, los paseos y las fiestas, la atraían con la variedad de sus encantos. La niña fué confiada a un aya y rolegada a los últimos aposentos de la casa. Luego nació Amelia. Y la madre, subyugada a la voluntad del segundo marido y obsesida por su ejemplo constante, desató todo género de ternuras sobre la nueva hija que le aseguraba la posesión de las riquezas de Antonio, mientras tenía que hacer esfuerzos de memoria para acordarse de que bajo el mismo techo dormía la pobre Nina.

Cuando sobrevinieron en el cuerpo de «la hija del lázaro» los fenómenos de la pubertad el asqueroso mal hereditario se inició, por los primeros síntomas, en el rostro de Nina. Fué una ligera picazón en una mejilla, luego el escozor de una afección herpética, más tarde la rubicundez de los pómulos y la caída de los cabellos.

Desde entonces no comió más a la mesa al lado de su hermana, ni se la permitió venir a la sala cuando hubiera visitas. Se la destinó un vaso, una cuchará, tres platos marcados expresamente para que no se les confundiera con el resto de su vajilla. Por último, se la impidió salir de su prisión, por temor de que infectara el ambiente. Y nadie tuvo para ella más compasión que la que inspira un perrito sarnoso, agachado entre la basura de un muladar.

Así las cosas, Amelia, en el apogeo de la belleza, franqueaba ese umbral dorado que iluminan con tintes de aurora y claridad de mediodía, los quince años. La creación la había dicho, como a Nina, ¡jama! ¡jama! Y el Creador, ratificando el mandato de su obra suprema, había añadido: ¡eres amada!

Hermosísimo, un guapo mozo de morena tez, ojos grandes y rasgados, esbelto talle y prodigal andar, cayó en gracia de los padres y produjo los primeros latidos de dicha en el corazón de la joven. Empezados con un

76 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA".

EL BUQUE FANTASMA

SEGUNDA PARTE
OBRA ESCRITA EN INGLÉS
POR
EL CAPITAN MARRYAT
TRADUCIDA
POR D. F. J.

Las empalizadas donde depositaron sus haces de leña, volviendo una y otra vez a ejecutar la misma maniobra. Couforme se iba aumentando el parapeto de los buques, la gente iba trabajando con más valor hasta que se completaron las pilas, y entonces con gritos, las pusieron fuego por varias partes. Las llamas subieron, los cañones del fuerte resonaron, y muchos indígenas de Ternate cayeron al impulso de la metralla y de las granizadas de balas que los portugueses arrojaban. Pero sofocados éstos por el humo que el aire llevaba en grandes masas hacia ellos, se vieron obligados a dejar los atrincheramientos para evitar la sofocación. Las empalizadas estaban ardiendo y las llamas subiendo

Retiróse entonces a donde estaban los jefes indígenas en la parte exterior del atrincheramiento, y les comunicó sus planes. Los jefes los habían aprobado ya cuando se presentó Schriften, que sin saberlo Felipe había acompañado a la expedición.

—Eso no puede ser; nunca tomará usted el fuerte, Felipe Vanderdecken. ¡Jí, jí! exclamó Schriften.

Apenas había pronunciado estas palabras cuando se verificó una tremenda explosión, llenándose el aire de grande piedras que volaban en todas direcciones, matando ó hiriendo a centenares de la gente de Ternate. Era la factoría que había volado porque había en sus bóvedas una gran cantidad de pólvora que se había inflamado a consecuencia del incendio.

—Se ha concluido su plan de usted, señor Vanderdecken. ¡Jí, jí! gritó Schriften, nunca tomará usted ese fuerte.

La pérdida de tantas vidas y la confusión causada por la inesperada explosión, causaron un pánico entre la gente de Ternate que huyó precipitada hacia la playa donde estaban las piraguas.

En vano Felipe y los jefes trataron de reunirlos de nuevo. Los de Ternate; no acostumbrados a los terribles efectos de la pólvora en grandes cantidades, creyeron que había ocurrido algún suceso sobrenatural, y muchos de ellos saltaron a las piraguas y se hicieron a la vela, mientras los demás, confundidos y temblando, co-

rrían un lado a otro por un lado de playa.

—Nunca tomará usted ese fuerte, señor Vanderdecken, gritaba una voz bien conocida.

Felipe levantó su espada para dividir en dos al hombrecillo; pero se detuvo y pensó:

—Es una verdad muy inoportuna, pero una verdad; ¿Por qué he de quitarle la vida por eso?

Unos cuantos jefes de los de Ternate, todavía conservaron su valor; pero la mayor parte estaban tan alarmados como sus gentes; y después de un breve consejo, se convino en que el ejército continuase allí hasta la mañana siguiente, en la cual decidirían definitivamente lo que habían de hacer.

Cuando rayó el día, no estando ya el fuerte portugués rodeado de otros edificios, observaron que era más formidable de lo que al principio habían supuesto. Los parapetos estaban llenos de gente ocupada en colocar cañones para disparar contra las fuerzas de Ternate. Felipe, consultó con Krantz, y ambos reconocieron que con el pánico que se había introducido en los de Ternate, nada se podría hacer. Los jefes fueron de la misma opinión y se dieron órdenes para la vuelta de la expedición. Los jefes de Ternate estaban bastante satisfechos del éxito obtenido, porque habían destruído una gran fortificación, una factoría y todos los edificios portugueses: so-

lamente la ciudadela había quedado intacta; pero estaba hecha de piedra, era inabarcable y además, sabían que el parte de lo ocurrido sería considerado por el rey de Ternate como una gran victoria. Diose por tanto, la orden de reembarcarse y dos horas después toda la escuadra, con pérdida de setecientos hombres, tomó el rumbo hacia Ternate. Krantz y Felipe, aquella vez se embarcaron en la misma piragua para tener el placer de conversar. A las tres horas de haberse hecho a la vela, el tiempo quedó en calma; y hacia el anochecer presentaron señales de tempestad. Cuando volvió a entablarse la brisa fué ya en dirección contraria, pero aquellos buques sentían tanto el viento, que no hicieron caso de esta circunstancia. Hacia las doce de la noche se desencadenó el huracán, y antes de que hubieran salido de la punta Nordeste de Tidor, sopló con tal violencia, que muchos hombres fueron arrojados al agua desde sus barcas, ahogándose los que no sabían nadar. Recogieronse velas, y los buques flotaron a merced del viento y de las olas que muchas veces pasaban sobre ellos. La escuadra fué acefunda a la orilla, y poco antes de amanecer, la barca en que iban Felipe y Krantz, se hallaba entre los remolinos de la playa frente a la punta norte de la isla. No tardó en estrellarse contra las rocas, y cada uno de los tripulantes, tuvo que acudir a salvarse como pudo. Felipe y Krantz, se asieron de una

EL F
a la

Año
buenos tone
Sociedad, y
que guard
daba el pa
ba es un a
mas, besos
misterioso
¡Ay! el d
tomas! Tan
á Nina jam
primera v
sar al corr
su corazón
ño, el qu
que yo am
—No: no
linda, tan
carnos
yos cabos
mano inv
vuelta en
algolones,
ferra de cr
no había e
abrazos os
Una vez
deba de
aprosar
oyó exclam
—¿Qué? h
Pero el
que le at
abierto co
arrendid a
que todas
despedida
el suelo, a
ciones de
pissadas en
la música
en lo recó
Cuando
Amelia, l
exhibiéba
teza, los c
ción de su
pllejo, au
su sangre
la boda. Y
ciera los
—Primer
mando el
para com
nuevo día
La vispa
fué avisad
de Nina. S
¿Qué he
¡Qué h
Así como
cosa de a
gusto a lo
—Pero
hija y la
—Y At
la ramos
zarina, q
mor día!
Y así s
día un v
cado de l
que habla
Hacia l
padres, l
de dama
iglesia de
herbios t
Todos
las escal
gojito. P
del lech
como los
jando en
rulenta,
nupcial y
La inf
consuelo
dónde do
mojada
que ella
grimas y
este dese
fortuito
la, volví
dolores y
dad.
Más le
súbit de
encierro
ros de lá
la puerta
levantar
Y cuar
y su muj
tes la su
en el n
cadáver
eran des
de una n

sal la dijo... para ella la... iada de la... tura ho... dos, iban... qued... uellas que... vimiento de... e su cutis... porcelana... los por un... de sus orej... daban á... a una lar... mulado los... astro, más... un obs... forme, que... unido siem... daba un... ierto todos... á cada... e las Orón...

buenos auspicios sus amores, la coronación... debía tener efecto un poco más allá de... para ella la... iada de la... tura ho... dos, iban... qued... uellas que... vimiento de... e su cutis... porcelana... los por un... de sus orej... daban á... a una lar... mulado los... astro, más... un obs... forme, que... unido siem... daba un... ierto todos... á cada... e las Orón...

beneficios, alcanzando algunas de ellas el 35 por 100. Esto parece demostrar excelentísimo señor, que la base principal para el movimiento y desarrollo de nuestra Marina mercante, estriba en nuestro comercio de importación y exportación y no en que sea más ó menos crecida una gabela. Ahora tenemos en venta gran parte, y no obstante, no se compran á pesar de no tener que pagar el comprador el derecho de abanderamiento. Le dicho no quiere decir, excelentísimo señor, que el director que suscribe no quiera la rebaja de impuestos, que respecto al de abanderamiento opina que debe favorecerse la introducción de buques nuevos y clasificación superior, que por desgracia, nuestra industria nacional no está aún en el caso de dar á precios ventajosos para los navieros. Por otra parte, hay que tener en cuenta que la industria de las construcciones navales es uno de los factores principales de la riqueza pública y además elemento principal del poder naval de una nación; así lo entienden todas las potencias marítimas no perdonando sacrificio alguno hasta poder construir en el país los mayores trasatlánticos mercantes y los más poderosos acorazados. Los Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Alemania, Suecia, Holanda, Austria, Italia y el mismo Japón, no hesitan ya de la industria extranjera para construir los buques de sus dos Marinas: sólo España es una nota discordante en este canto de progreso. Consta en documento oficial que los constructores nacionales opinan que si se protege la construcción naval, dentro del plazo de siete años podrán ofrecer al Comercio Marítimo buques de primera clase á precios de competencia con la construcción extranjera, debemos, pues, por patriotismo, y hasta por interés propio, no abandonar la industria de construcciones navales perjudicándola con la franquicia de abanderamiento á los buques introducidos del extranjero y perjudicándola con mayor razón por la facultad que el art. 2.º del proyecto de ley concedo á los armadores de que sus buques puedan estar en el extranjero carenas y cambio de máquinas. Esta libertad, excelentísimo señor, basta ella sola para cerrar las puertas de todas nuestras factorías de construcción naval; pues si en verdad estas, como hemos dicho antes, no pueden aún construir buques de primera clase á precios económicos, en cambio están acreditadas para efectuar cualquier carena con toda perfección y economía. Por todo lo antes expuesto, excelentísimo señor, el firmante de estas líneas opina que los derechos de abanderamiento deben rebajarse á 10 pesetas por tonelada de arqueo total para los buques de menos de diez años de vida y clasificación superior; á 15 pesetas por unidad igual los anteriores buques hasta veinte años de vida y buques con clasificación de segunda clase de menos de diez años de vida y dejar con el actual derecho de abanderamiento de 25 pesetas para todos los buques que no reúnen dichas condiciones. Opina además que debe abolirse el impuesto del 2 por 100 de derechos reales por la introducción de todo buque de procedencia extranjera, y cree que es de interés primordial proteger de la manera más efectiva las industrias siderúrgicas para que puedan proporcionar á los constructores á precios económicos los materiales que entran en la arquitectura naval. El art. 5.º del proyecto de ley, objeto de este escrito, es verdaderamente confuso; pues que hace caso omiso de los actuales arqueadores que hay en todos los puertos y que tienen los derechos adquiridos por el nombramiento oficial ganado en rigurosa oposición ante el tribunal militar de Marina. El Director que suscribe no puede menos, excelentísimo señor, que protestar respetuosamente del art. 9.º. La institución de las corporaciones de prácticos de puerto es muy sabia, y si tanta importancia se le dió en los tiempos de la Marina vélica en que el tiempo no era factor principal para el comercio marítimo, hoy esta importancia queda muy aumentada; primeramente, por las grandes capacidades y crecido estado de los buques modernos en segundo, por la práctica impuesta á causa de la economía comercial de que los buques efectúan sus navegaciones con itinerario fijo sin tener en cuenta los malos tiempos, las nieblas y peligros hidrográficos, y por último, el continuo cambio que se opera en los puertos comerciales por construcción de nuevos espigones, dársenas y otras obras fijas, cambio de valizamiento y alumbrao, y cambio también de Policía en los fondeaderos y amarrage; todo lo cual hace imprescindible los servicios del práctico que ha de embarcarse en el buque á distancia del puerto para que los intereses comerciales no sufran pérdida de tiempo. La Real orden del 6 de Noviembre de 1901 da á los puertos españoles una clasificación verdaderamente extraña é incomprendible para el buen sentido marítimo pues que los divide en puertos de practaje obligatorio; en puertos de practaje voluntario y en puertos de practaje innecesario. Ahora V. E. en el artículo 9.º del proyecto de ley sobre protección á la Marina mercante corrige la anterior Real orden y viene á clasificar á todos los puertos como de practaje voluntario, de manera que se da el caso bien sorprendente de que el Ministro de Hacienda niega la necesidad de tomar práctico en los 41 puertos que el Ministro de Marina clasificó de practaje obligatorio en la Real orden de 6 de Noviembre de 1901. En las primeras potencias marítimas se aumenta actualmente la importancia de las corporaciones de prácticos de puerto y se tiende á darles una cierta organización militar, pues se comprende bien que en tiempos de guerra han de ser unos auxiliares de gran eficacia para la táctica de la Marina militar nacional; y tanto lo entiende así el Director que suscribe, que opina que las corporaciones de prácticos no deben referirse solamente á puertos determinados, sino que á una gran extensión de costa á una y otra parte del puerto respectivo, pero bien comprendida y E. que aumentados los derechos no es cosa de disminuirlos los derechos como dispone el artículo 9.º que ahora comentamos. Adams, Excmo. Sr., hay que desconfiar siempre de la humanidad que por desgracia tiene, como regla general al abuso, y bien pudiera darse el caso de que un naviero, poco escrupuloso, apoyándose en este artículo 9.º dijera á los Capitanes de sus buques que él no está dispuesto á pagar cuentas de practaje y que el Capitán que necesite práctico lo pague de su bolsillo particular y también es fácil comprender que los Capitanes de los buques, cuyo sueldo es harto limitado y que no navegan por gusto no tomarían prácticos, aventurándose á entrar y salir de los puertos en malas condiciones y exponiéndose á echar el buque á pique en una entrada de puerto ó canal navegable obstruyendo el paso y como consecuencia causando perjuicios incalculables al movimiento mercantil. El director que suscribe entiendo que por unas cuantas pesetas de practaje no debe exponerse el comercio y la navegación á que quede paralizado el movimiento de un puerto por cerrar la boca del mismo un buque á pique, y considerando además que las tarifas de practaje que rigen en los puertos españoles son dictadas cada cinco años por el comercio de cada localidad respectiva, que voluntariamente las aumenta ó disminuye según cree de necesidad; he aquí por qué el firmante cree que no es el Ministro de Hacienda el llamado á legislar sobre este asunto, agradeciendo no obstante su buena intención, desde el momento que el comercio tiene la facultad oficial de disminuir los derechos de practaje hasta el mínimo que crea conveniente. Esto, no obstante, Excmo. Sr., con su reco-

nocida sabiduría acordará lo que estime más conveniente no dudando de los sentimientos de mayor patriotismo que han animado al Director que suscribe al redactar este escrito. Dios guarde á V. E. muchos años. Barcelona, 23 Noviembre 1903. El Director, José Ricart y Giralt. Excmo. Sr. Ministro de Hacienda:

sobre la Mesa hay proyectos en los que pido suplementos de crédito para atender á las necesidades de los Arsenales? (Ocupa la Presidencia el Sr. Cortezo.) Sigue el Ministro de Marina, entrando de lleno á contestar á los Sres. Azcárate, Auñón y Urzáiz. Hablando de si está ó no en condiciones de prestar servicio el Terror, dice que lo estará cuando la Escuadra esté en situación de tercera clase. La Escuadra se compondrá de dos divisiones: la primera, navegará en tercera situación durante cuatro meses y hará dos ejercicios de fuego. La segunda división estará á su vez todo el año en tercera situación. Yo quería que los barcos saliesen á la mar e hiciesen ejercicios el mayor tiempo posible; pero me lo ha impedido la situación económica del país. Pero aquí hay una cosa en extremo lamentable, y es que, al contrario de lo que ocurre en otros países, en nuestros Arsenales no tenemos marinería veterana, y esto nos perjudica mucho. Está á la vista, señores Diputados, que tal situación es en extremo anormal, como asimismo el estado de nuestros barcos, que no pueden prestar servicio porque necesitan sean ejercitadas en ellos grandes obras de reforma, que yo deseo que si no en todos los barcos, en varios, esas obras sean realizadas en un año. Yo deseo, para que los aprendices artilleros tengan una buena instrucción, establecer una escuela en tierra que solo ha de costar al país 36.000 pesetas anuales. Con esta cantidad que creo no sea exagerada, tendremos aprendices de artilleros perfectamente instruidos. Hace historia del presupuesto que ahora se discute, aduciendo numerosos datos que ilustran su tesis. El Sr. Azcárate desea, y con razón, que era poco que la Escuadra permaneciese todo el año en tercera situación. El Sr. Azcárate no se ha fijado que esto haría que se aumentasen los gastos. Tratando á fondo—dice el Sr. Cobián—lo que se refiere á mi presupuesto; y calculando y examinando detenidamente sus cifras, puede verse que solo hay una diferencia con arreglo al anterior de tres millones de reales, aproximadamente. Acorda de los barcos-escuelas dice que tiene el propósito, para que resulte de más economía llevar la escuela naval á tierra, como se encuentran establecidas en naciones marítimas de tanta importancia como Inglaterra, Francia Italia y otras. Voy á terminar diciendo que las obligaciones del Estado se dividen en obligaciones de acreedores y en obligaciones de ejercicio cerrado. Enumera con datos claros y concisos, lo que representan cada una de estas obligaciones, dando por terminada su contestación á los Sres. Azcárate, Auñón y Urzáiz. Rectifica el Sr. Auñón, manteniéndose en sus afirmaciones y sosteniendo que está en contradicción en algunos puntos. Trata de demostrar que el Sr. Cobián ha dado á los puntos un significado que no es el fijo, extendiéndose sobre esto en largas apreciaciones. Señala que no está de acuerdo con el reglamento del Sr. Cobián. Rectifica el Sr. Ministro de Marina, sosteniendo que el reglamento del Sr. Auñón lo que hacía era desmoralizar al personal de la Armada, pues disponía que dicho personal estuviese afecto á los Arsenales; y el mío—dice—lo que dispone es todo lo contrario, dispone que el personal esté afecto á los buques. Rectifican nuevamente el Sr. Auñón y el Ministro. El Sr. Urzáiz reanuda el discurso que empezó ayer. Empieza haciendo una crítica del actual Gobierno, recordando que el Sr. Villaverde, que salió del anterior Ministerio porque no quería fuesen aumentados los presupuestos de Guerra y Marina, acepta hoy esos aumentos y se queda tan tranquilo. (Aprobación de las minorías.) Arreiciendo en su crítica pregunta: Bueno, ¿y dónde está el Gobierno? Ya sé,—no agrato movimientos—que está despachando con el Jefe del Estado; pero no esto lo que yo quiero decir. Quiero expresar, que el Gobierno no está en el banco azul: está ahí (señalando el banco que ocupa el Sr. Maura y sus amigos. El Sr. Maura hace gestos negativos con la cabeza.) No; si yo hace falta que lo niegue S. S., por que su negativa cae por su base ante los hechos. Quedamos, pues, en que el Gobierno está representado en la persona del Sr. Maura. Trata los presupuestos combatiendo la política económica del Gobierno, diciendo que no es serio, que no se faciliten créditos para atenciones que son en extremo perentorias y necesarias. (Hacen en las minorías.) Le interrumpe el Sr. Marqués de Figueroa, rogando al Sr. Urzáiz que no continúe hablando de este asunto. Continúa el Sr. Urzáiz hablando ahora de la última crisis y dice que es un Gobierno que vive de prestado, de misericordia. (Risas.) Vuelve á hablar de los presupuestos y dice que el Sr. Besada, de quien dicen que viene á regenerar la Hacienda, podría fijarse en que la recaudación por todos conceptos obtenida durante el mes de Octubre del año corriente, ha tenido una baja de 900.000 pesetas, comparada con la obtenida en igual período de 1903. (Extrañeza en la mayoría.) [No os extrañéis!—exclama el Sr. Urzáiz. No lo digo yo; lo dice la Gaceta de ayer. ¿Y á esto es á lo que se llama el Gobierno financiero por excelencia? (Ocupa la Presidencia el Sr. Romero Robledo.) El Ministro de Marina se levanta á contestar al Sr. Urzáiz y protesta con energía de que este señor haya venido aquí á entablar un debate político, olvidándose de que lo que se discute es el proyecto de fuerzas navales. Tiempo habrá—dice—para plantear el debate político. El Sr. Liegert ¿Y por qué lo han suspendido? El Sr. Romero Robledo: ¿Y por qué no ha pedido S. S. la palabra? (Risas.) Sigue el Sr. Cobián manifestando que el señor Villaverde jamás le opuso dificultades á lo que se refiere al presupuesto de su departamento. Rectifica brevemente el Sr. Urzáiz, y dá principio la discusión del articulo del proyecto. El Sr. Vega Seoane defiende tres enmiendas al articulo primero. En nombre de la Cámara contesta al Sr. Vega Seoane el Sr. Crespo de Lara; rectifican ambos, son desechadas dos enmiendas en votación ordinaria, y la tercera en votación nominal, por 55 votos en contra por 21 en pró. Discute otra enmienda al mismo articulo del Sr. Vega Seoane, siendo defendida por su autor y combatida por un razonado discurso por el Sr. Ministro de Marina, demostrando éste que es necesario aumentar el número de marinería de infantería que compone el Cuerpo de la Armada. Rectifican ambos, manteniendo sus respectivas afirmaciones, y se desecha la enmienda en votación ordinaria, quedando aprobado el proyecto sin más debate. A renglón seguido empieza la discusión del proyecto de Fuerzas navales de 1903. Consumiendo el Sr. Auñón el primer turno en contra de la totalidad. Durante el transcurso del discurso del señor Auñón se entabla un verdadero diálogo entre

éste y el Sr. Cobián, diálogo que dura hasta que el primero de dichos señores acaba de hablar. Breves palabras bastaron al señor Ministro de Marina para contestar al Sr. Auñón diciendo que los barcos no han tenido ni tienen otra situación que aquella que los permite el presupuesto. Supúndese esta discusión y tras breves palabras del Sr. Azcárate que no llegan á la tribuna de la Prensa, se suspende la sesión á la una para reanudarse á las tres de la tarde.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Ventajas pecuniarias. Próximo el momento en que comenzará á discutirse en el Congreso el presupuesto de Marina, creemos oportuno hacernos eco de las aspiraciones del personal de la Armada indicando al Sr. Cobián la conveniencia de que se hagan extensivas al personal de Jefes y Oficiales de Marina las ventajas pecuniarias que á los del Ejército se conceden en el nuevo presupuesto ya aprobado por la Cámara popular. Puesto que siempre se ha pedido la igualdad de emolumentos entre el personal de las dos instituciones citadas, creemos de justicia el acceder á esta aspiración y esperamos que no ocurrirá como otras veces, que esas ventajas se hagan extensivas á la Armada después de que lleve disfrutándolos muchos años el Ejército. Disgusto justificado. Desde hace días existe profundo disgusto en el Cuerpo de Infantería de Marina, por haberse tenido noticia de los proyectos que abriga el Ministro de Estado de sustituir, no sabemos con qué fuerzas, desde el próximo año, á las del valeroso Cuerpo mencionado que desde tiempo inmemorial viene prestando sus servicios con singular acierto y con el unánime aplauso del país. Tenemos entendido que esta reforma se ha llevado á los presupuestos y aunque el del Ministerio de Estado, que es donde debe figurar la sido ya aprobado, creemos que las Cortes debieran ocuparse con toda detención del asunto, antes de que se realice una reforma que sobre no aparecer bien justificada pudiera no dar en la práctica los resultados que sin duda persigue el Ministro de Estado. Subvenciones á las obras de puertos. Convocados por el Sr. Canalejas se reunirán mañana los representantes en Cortes de las provincias del litoral con objeto de ocuparse de la negativa de la Comisión del Congreso á conceder los dos millones y medio de pesetas que solicitaban para subvenciones de obras de puertos. La Comisión y el Gobierno sostienen el criterio de que de las comprobaciones realizadas, resulta que con 1.500.000 pesetas basta para subvenirse á aquellas atenciones, mientras que los representantes de las provincias mantienen como necesario el crédito de más de dos millones. Anoche el Sr. Canalejas y otros Diputados hablaron con los Ministros para tratar de ese asunto, sin llegar á un acuerdo. En su consecuencia, en la reunión de mañana se propondrá acudir á recursos extremos para obtener la totalidad de la suma solicitada por los representantes. Firma del Rey. Esta mañana firmó S. M. los siguientes decretos: Marina.—Nombrando Comandante general de la División que ha de pasar á Lisboa con motivo del viaje de S. M. el Rey, al Capitán de navío de primera D. Juan J. de la Matta. Promoviendo á General de Brigada de Infantería de Marina D. Antonio Murcia y Pol. Ascendiendo á sus inmediatos empleos en el Cuerpo de Infantería de Marina, á D. Justo Lameza, D. Emilio Carnevali, don Angel Boado, D. José Torol, D. Antonio Cardona, D. Federico Balcato, D. Julio Dergui y D. José Martínez. Idem al Capellán D. Félix Villanueva. Idem id. á los astrónomos D. José Galtier, D. Serafin Sánchez y D. José Caro. Concediendo ingreso en el Cuerpo jurídico como Auxiliario, al aspirante D. José San Felix y Bessier. Nombrando Comandante de Marina de Málaga al Capitán de navío D. Francisco Jiménez Villavicencio. Ascendiendo á Capitán de fragata al Teniente de navío de primera D. Agustín Pintado. Gracia y Justicia.—Clasificando los registros de la propiedad. Nombrando Magistrado de la Audiencia Provincial de Castellón á D. Monserrate García Sánchez. El discurso del Sr. Cobián. En los marinos y entre cuantas personas deseen que nuestra patria recupere pronto en el concierto europeo el lugar que le corresponde, producirá efecto inmejorable el discurso pronunciado esta mañana por el Sr. Cobián al defender el proyecto de ley de fuerzas navales para 1904. El actual Ministro de Marina ha sostenido que España necesita urgentemente reconstituir su poderío naval y habilitar convenientemente sus puertos militares, á fin de que sus grandes intereses estén debidamente garantidos y sean respetados en todas partes los derechos de España. Casi todo el elocuente discurso del señor Cobián estuvo destinado á poner de relieve esta apremiante necesidad, y es justo reconocer que la Cámara ha expresado su conformidad con las patrióticas manifestaciones del Ministro comentándolas con grande elogio en el salón de conferencias. No ha faltado quien haya pretendido poner en contradicción lo dicho por el señor Cobián, con la política que viene desarrollando el Gobierno de que forma parte, pero la falta de fundamento de tales suposiciones, salta á la vista con sólo decir que el Sr. Cobián al tener noticia de ellas se apresuró que está completamente identificado con la conducta y con los actos del actual Ministerio. Proyecto de ley. Hemos oído asegurar que el Ministro de Marina presentará en breve á las Cortes un proyecto de ley solicitando un crédito extraordinario de quince millones destinados á la habilitación de los puertos militares y á la construcción de un buque mixto de vela y vapor con destino á Escuela.

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 Darford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskneals y Eynstord.

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE, Y BURDEOS.

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

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

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

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

EL ANAGLYPTA sólo se vende en el almacén de papeles pintados de R. Rebolledo.

22, Arenal, 22. Teléfono, 261.

A LA BELLE FERMIERE

CASA G. OLIVERA

(Hijo mayor).

25, Quai Pont-Mayou.-Bayona.

Fábrica de cortes y tejidos modernos. Impermeables superiores á 29, 39, 49 y 59 francos. Garantizados de impermeabilidad y tinte.

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 á la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil á 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 á

UREÑA

SE HAGEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

El Escudo de Valencia.

Gran Sastrería.

ATOCHA, 47 y PLAZA DE LA ANTIGUA BOLSA, 7

Altas novedades en géneros de todas clases.

CASA ESPECIAL EN CONFECCIONES

Esto es muy importante

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HACER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

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

Agujas, algodones, piezas, composturas.

BARCELONA, Carmen, 34.

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

SERVICIOS

DE LA

COMPANIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 8 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-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MEXICO.—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.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEXICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 11, el 18 de Málaga y de Cádiz el 20 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 11, el 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-Caimán, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, paracuos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Carúpano Trinidad y Camaná, con trasbordo en Curaçao.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 17, el 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.

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

LINEA DE 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.

TÓ NICO GENITALES

DEL DR. MORALES

Célebres píldoras para la segura curación

IMPOTENCIA de la debilidad, esper-

matanza, matorrea y esterilidad.

Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el

asombro de los enfermos que las usan.

Venta en las principales boticas á 30 reales

caja, y por correo.

Doctor MORALES, especialista.

Carretas, 39.—MADRID

Aceto del doctor BARRINAT

de la Habana, para las canas

Se vende en la droguería de

Ferrer y C.ª, de Barcelona.

ASTILLEROS DEL NERVION

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

Aciéries et Forges de "Firminy"

(LOIRE, FRANCIA)

Productos para la Industria, el Comercio, la Agricultura, Ferrocarriles, Tranvías, Mina, etc.

ACEROS FINOS DE CRISOL

Nueva marca especial: "ECLAIR" para herramientas.

MATERIAL PARA GUERRA Y MARINA

(Fabricación corriente para la Marina de guerra francesa).

Representante en Madrid: Goya, 37.—A. CERVERA

Nuevo Motor „Benz“ á gas pobre

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

Consumo por caballo-hora: 1 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, 63, Madrid.

RECARTE HIJO

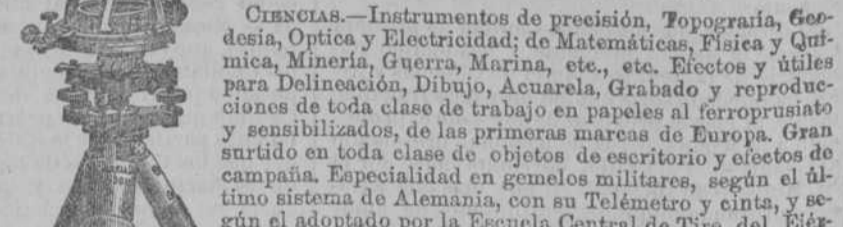
ALMACENISTA

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. Escafandras y trajes completos para Buques. 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 fotogrametría. Trabajos de litografía é imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias á la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; á la de Salimoghli, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, á la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, á la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, á la de Kahn, ambas de Alemania.

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 á la calle de Carretas).—Antes de comprar visítese este establecimiento, en la seguridad de encontrar precios más ventajosos que en ninguna otra casa.—Al por mayor grandes descuentos.—Exportación á provincias.—Contratas para el Ejército, Hospitales y Colegios.

ATOCHA, 8, 10 y 12.

(Frente á la calle de Carretas.)

(Antes plaza de la Cebada, 1.)