

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIV

Redacción y Administración: Almirante, 15, bajo.—Teléfono 2.931

Madrid, Martes 24 de Septiembre de 1912

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.455

Ante una desgracia

Preciso es reconocer que los sentidos comentarios á que ayer dió lugar la repentina muerte de la infanta doña María Teresa no tenían por base, en modo alguno, la egregia calidad de la ilustre finada.

El sentimiento público, al hacer consideraciones sobre la inesperada desgracia, descartaba en absoluto la circunstancia de que S. A. fuese hermana del Rey.

Sólo veía á la dama que en plena juventud desaparecía de un mundo en que todo le sonreía; al esposo que perdía su amante y dulce compañera; á los pequeños, que no por ser infantes dejaban de necesitar el calor maternal; y sobre todo, se fijaba en la madre desventurada, en la Reina doña Cristina, á quien parece han tomado por objetivo el dolor y el sufrimiento.

Se recordaban todas las trágicas vicisitudes de la viuda de D. Alfonso XII, cuyas austeras virtudes reconocen hasta los mayores enemigos del régimen monárquico. Perdido el esposo, muertas sus dos hijas; sus penas traspasan ya los límites de la resistencia humana.

Y en ella se reconcentra toda la consideración de las almas buenas, que constituyen la mayoría de los seres humanos, cuyas luchas cesan ante el infortunio.

Contribuye á aumentar el dolor de todos el recuerdo de las cualidades personales de doña María Teresa de Borbón. Su modestia, su dulzura, su bondad ingénita, que reunidas en ella formaban un ser que no era de este mundo y que tal vez por eso Dios la ha llamado á su seno.

DIARIO DE LA MARINA eleva respetuoso á la Real Familia el sincero testimonio de su pesar y se une al duelo que hoy sienten todos los españoles ante tan sensible é impensada desgracia.

Descanse en paz la ilustre y bondadosa Infanta de España!

La huelga ferroviaria

Los optimismos de los últimos días parece que van á ser desmentidos por los hechos, y que dentro de pocas horas se llevará á cabo la retirada del servicio de los empleados de la red catalana, á pesar de los esfuerzos laudables de todos y de la actitud sensata de los ferroviarios del resto de España.

Estos, con unanimidad completa, han aconsejado el aplazamiento de la huelga á sus compañeros de Cataluña, los cuales, lejos de ceder é intimidarse por tan sanos propósitos, persisten en los suyos y quieren dar el espectáculo de la lucha sin detenerse ante sus consecuencias.

Esa insistencia demuestra de un modo claro que no se quiere perder la ocasión de ensayar un arma y de ver hasta dónde se puede llegar.

El Gobierno, por su parte, ha tomado sus precauciones, y será también útil observar hasta qué punto podrán ser eficaces los medios supletorios dispuestos para que el servicio no se interrumpa.

Muy acostumbrados estamos á que el buen espíritu de nuestros oficiales y tropa realice verdaderos milagros, y no sería extraño que presenciásemos uno más.

La escasez de fuerza del batallón de Ferrocarriles, su falta de práctica y el abandono en que se le ha tenido constituyen un obstáculo grande para el éxito que todos deseamos; pero no se olvide que esa brillante oficialidad de Ingenieros hará cuanto esté en su mano, y que el resultado no será escaso.

Cualquiera que sea éste, es indispensable aprovechar el aviso que la Nación recibe de un ramo importantísimo de su servicio. Esas Compañías, esos empleados ferroviarios no garantizan, por lo visto, el libre tráfico y la seguridad del país. Hay que sustituir, por lo tanto, esos organismos por otros que respondan á sus fines en cualquier momento.

Intereses tan sagrados no pueden que dar á merced de los decretos de un Sindicato obrero, que sirve á una Empresa por su libre voluntad.

Es muy exacto que no se les puede obligar á que trabajen; pero es necesario que un servicio de esa importancia se organice de otro modo.

Aunque el conflicto se solucione, lo cual no parece probable, no hay que olvidar la enseñanza que su planteamiento nos proporciona.

El conflicto ferroviario

El Sr. Ribalta en Zaragoza.—Sus gestiones.—Intervención del gobernador.

Zaragoza, 23.

Ha llegado, procedente de Barcelona, el Sr. Ribalta, presidente de la red catalana, quien ha celebrado conferencias reservadas con varios funcionarios de esta sección.

Enterado el gobernador, le llamó á su despacho y conferenció con él detenidamente.

El Sr. Boente conferenció después por teléfono varias veces con los Sres. Canalejas y Maristany.

La huelga gira alrededor de los acuerdos que se toman en Zaragoza.

Sábese que, tanto el Sr. Canalejas como el Sr. Maristany, han pedido al gobernador que trate de conseguir de Ribalta el aplazamiento de la huelga. Este quiere regresar á Barcelona en el expreso de la una de la madrugada, antes de cuya hora espéranse acuerdos definitivos.

Han salido á vigilar la línea hasta el límite de la provincia tres compañías de Infantería.

Han llegado fuerzas de la Guardia civil, y está preparada la sección de ferrocarriles de Ingenieros militares.

El gobernador trabaja incansablemente para solucionar el conflicto.

Ribalta ha dirigido un telegrama al señor Canalejas suplicándole que recomende al señor Maristany una pronta contestación al telegrama que le ha dirigido la Comisión gestora de la red catalana.

Lo que dice Ribalta.—Actitud de los aragoneses

Zaragoza, 23.

Ante varios periodistas ha manifestado Ribalta que había conferenciado extensamente con el gobernador, estando presente el ingeniero de la tercera división, que ha llegado á Madrid.

Insiste en repetir que es necesario evitar la huelga; pero los compañeros de Barcelona estiman poco concretas las afirmaciones de Maristany.

La huelga probablemente comenzará el jueves.

Añadió que á pesar de las medidas del Gobierno, considera difícil sustituir los servicios de 7.500 huelguistas que constituyen la red catalana.

Ha manifestado que los ferroviarios catalanes no perderán la corrección y la sensatez; pero si se les atropella, está seguro de que surgirá el movimiento general de todos los ferroviarios de España.

La situación de los ferroviarios aragoneses es delicada en las actuales circunstancias, por la comunicación directa que tienen con los catalanes.

La Directiva de la sección aragonesa ha puesto el siguiente telegrama al presidente de la Unión, de Barcelona:

«La sección de Madrid á Zaragoza y á Alicante les suplico que aplacen la huelga hasta la segunda quincena de Octubre, día en que el Comité Federativo exigirá una contestación á las bases del Congreso.

Estamos dispuestos á todo.»

Termina el telegrama con vivas á la Unión Ferroviaria.

Mañana celebrarán Junta general los ferroviarios aragoneses.

Reunión de los ferroviarios catalanes.

Barcelona, 24.

Anoche celebraron los ferroviarios una reunión para hacer el recuento de sus votos.

Se han declarado partidarios en la huelga en la línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante 4.338, y contrarios á ella, 13.

En la línea del Norte, contrarios á la huelga, 23; á favor, 1.144.

Se ha recibido un telegrama de Maristany contestando al que ayer le dirigieron los obreros.

Acercos de su contenido se guarda gran reserva.

Solamente se sabe que la contestación no señala lo que se otorga á la petición de los obreros, y que Maristany se resiste á que se reúna el Consejo de administración de la Compañía.

La contestación ha causado pésimo efecto en los obreros.

LA MUERTE DE LA INFANTA MARÍA TERESA

Parte oficial del fallecimiento.

Lo publica hoy la *Gaceta*, y dice así: «Excmo. Sr.: El mérito de esta Real Facultad, D. Eugenio Gutiérrez, conde de San Diego, me dice, en oficio fecha de hoy, lo que oigo:

«Excmo. Sr.: El que suscribe, médico de Cámara, tiene el honor y á la vez la profunda pena de participar á V. E. que S. A. R. la Serenísima Señora Infanta doña María Teresa ha fallecido repentinamente, á las doce y diez minutos del día de hoy, á consecuencia de una embolia pulmonar.»

»Con el más honroso traslado á V. E. de orden de S. M. para su conocimiento. Dios guarde á V. E. muchos años.»

Luto oficial.

La Real orden que hoy publica la *Gaceta* dispone que, á partir de hoy 24, vista la Corte de luto por seis meses, los tres primeros rigurosos y los otros tres de alivio.

Los oficiales generales, jefes y oficiales del Ejército y Armada, así como los funcionarios del Estado, vestirán de luto durante un mes, llevando como distintivo en los uniformes un brazal negro de crespón de ocho centímetros de ancho en el brazo izquierdo, por encima del oído, y los oficiales generales guante negro, con arreglo á la Real orden de 25 de Mayo de 1836.

El luto sin uniforme será el ordinario de traje y guantes negros y gasa en el sombrero.

En la capilla ardiente.

Hasta las siete de la tarde de ayer el Cuerpo de la infanta permaneció en el lecho mortuorio. A dicha hora fué trasladado al salón llamado de Luis XVI, que fué convertido en capilla ardiente.

El cadáver se ha amortajado con el hábito del Carmen.

Se pensó en un principio en permitir la entrada al público, pero se desistió de esta idea por no reunir el local condiciones á propósito.

Velado del cadáver.

Anoche estuvo largo rato en el palacio de la Cuesta de la Vega el presidente del Consejo, Sr. Canalejas.

Al salir, manifestó que la Reina Cristina continúa muy acojonada. No se acostumbra á la idea de la muerte de su hija. Recordando la frase de Ayala, decía el Sr. Canalejas que la Reina madre es realmente la estatua del dolor.

Durante la noche velaron el cadáver Su Majestad el Rey, la Reina doña Cristina, el Infante D. Fernando y los príncipes de Baviera.

Dieron guardia al cadáver los alabarderos y los monteros de Espinosa.

Las misas.

Durante la mañana se celebraron numerosas misas en la capilla ardiente por los capellanes de la Real Casa.

Para todas las misas hubo público numeroso constituido, además de las personas reales, que oyeron varias, por los ministros, los altos funcionarios palatinos y la servidumbre de los Infantes.

A las cinco y media se dijo la primer misa, por el Sr. D. Gonzalo Sanz, canónigo de Salamanca y secretario de la infanta. Toda la Real familia asistió á esta misa, confesando y comulgando.

A las siete dijo otra misa el obispo de Sión.

A las ocho, el Nunco dijo otra.

A las nueve abandonaron el Palacio de la Cuesta de la Vega las augustas personas, regresando á las once y media.

A las diez y media oyeron misa en la capilla ardiente los Sres. Luque, Pidal, Bascañan y Primo de Rivera, y á las doce oyeron otra misa los Sres. Canalejas, Barroso, Navarro Reverter, Arlas y Alba, asistiendo también toda la Real familia.

Dijéronse misas hasta las dos de la tarde, á cuya hora cerróse el féretro y dieron comienzo los preparativos para la traslación del cadáver á la estación del Norte.

Se permite la entrada al pueblo.

Poco después permitióse la entrada al público, que triste y silenciosamente fué desfilando ante el cadáver.

Este estaba encostrado en magnífico féretro forrado de tisú de oro.

Entre las manos de la infanta se veía un magnífico crucifijo de plata.

Notas biográficas.

La infanta doña María Teresa nació el día 12 de Noviembre de 1882.

Era hija segunda de D. Alfonso XII y de doña María Cristina.

En la pila bautismal impusieron los nombres de María Teresa Isabel Eugenia Patrocinio y Diego.

El 12 de Enero de 1906 contrajo matrimonio con el infante D. Fernando María de Baviera.

De este matrimonio nacieron D. Luis Alfonso Fernando, en 1906; D. José Eugenio Alfonso, en 1909; doña María de las Mercedes Teresa, en 1911, y la infanta que acaba de nacer, y que aún no ha recibido las aguas bautismales.

Bautizo suspendido.

El bautizo de la nueva infanta, hija de la finada, que había de celebrarse hoy, ha sido suspendido indefinidamente.

El testamento de la infanta.

Se ha abierto el testamento de la infanta. Casi todas sus cláusulas son de índole privada, y en él hace constar su voluntad de que su entierro sea lo más modesto posible, dentro de lo que previenen las costumbres palatinas, y de que no se admiten coronas.

EL ENTIERRO

El duelo del pueblo.—La tormación.

El dolor sincero y profundo que en el pueblo madrileño produjo ayer la noticia del fallecimiento de la malograda infanta doña María Teresa, ha sido esta tarde puesto de relieve por modo innegable con motivo del entierro de la egregia dama.

Desde mucho tiempo antes del señalado para la formación de la comitiva fúnebre, de todos los extremos de Madrid comenzó á acudir á las calles que había de recorrer aquella un numeroso gentío, que bien pronto hizo difícilísima la circulación.

Las conversaciones en los grupos formados en la vía pública reanían generalmente en la brusca é irreparable desgracia que ha llevado el luto al Alcázar de nuestros Reyes, y en todas partes se oían iguales manifestaciones de dolor por la temprana muerte de la popular infanta, y de simpatía hacia las augustas personas á quienes su desaparición produce el más cruel de los dolores por lo mismo que para él no existe consuelo posible.

A las dos de la tarde comenzaron las fuerzas de la guarnición á cubrir la carrera que había de seguir el cortejo fúnebre, al riéndose paso difícilmente por entre el inmenso gentío que ya había tomado posiciones para presenciar el desfile.

Las fuerzas que han formado son los regimientos del Rey y León; batallones de cazadores de Madrid, Barbastro y Llerena; regimientos de Caballería de la Reina y Príncipes; el 10 montado de Artillería, y el 14 tercio de la Guardia civil, con la música del Colegio de Guardias jóvenes de Valdemoro.

La comitiva fúnebre.

Lentamente fué organizándose en la Cuesta de la Vega la comitiva con arreglo al ceremonial publicado en la *Gaceta*, y minutos antes de las dos y media aquella hallábase en condiciones de emprender la marcha con el orden siguiente:

Clarines y timbales de las Reales Caballerizas.

Servidores de las mismas y de la Real Casa.

Cruz de la Real Capilla.

Furrier.

Capellanes de Altar, músicos y cantores.

Capellanes de honor.

Gentilshombres de casa y boca.

Mayordomos de semana de S. M.

Sets gentilshombres de Cámara con ejercicio y servidumbre.

Batidores.

Correo de las Reales Caballerizas.

Estufa: á sus costados cuatro gentilshombres de casa y boca con hachas, asballezco de jampo, autoridad militar correspondiente, jefe de escolta y cuatro monteros de Cámaras.

Cuatro secciones de Reales Guardias Alabarderos.

Escuadrón de Escolta Real.

S. A. R. el infante D. Carlos.

Jefe de la Casa de SS. AA. RR. los infantes D. Fernando y doña Teresa.

Pro-capellán mayor de S. M.

Notario mayor del Retiro.

Fuerza militar.

Coche de respeto. Reales Caballerizas.

Coche de París.

La comitiva en marcha.

Próximamente á las dos y media de la tarde servidores de la Casa de los Infantes sacaron el féretro que guarda los restos de la infanta y los depositaron en la carroza estufa. Fué éste un momento verdaderamente solemne, al que el inmenso gentío que se apiñaba en las inmediaciones del Palacio asistió verdaderamente conmovido y descubiertos los hombres.

Momentos después batieron marcha los clarines y timbales palatinos y el cortejo comenzó el desfile.

Este, como más arriba declinó, ha sido presenciado por casi todo Madrid, y al paso del coche fúnebre oíanse exclamaciones de dolor que hacían las mujeres del pueblo, las cuales evidenciaban por modo elocuente las simpatías que la infanta muerta había sabido captarse con sus excelentes virtudes.

En la estación del Norte.

Al llegar el fúnebre cortejo á la estación del Norte, situóse la carroza estufa que conducía el féretro en las inmediaciones de la puerta central, y ante ella continuó durante largo rato el desfile de la numerosísima comitiva que constituía el duelo, y en el que figuraban el Gobierno en pleno, autoridades civiles y militares, presidentes de la Diputación y Ayuntamiento, al frente de las respectivas Comisiones, bajo mazas.

La representación de los dos Cuerpos colegisladores, Sres. López Muñoz y Rosales, por ausencia de ambos presidentes, y multitud de senadores, diputados, altos funcionarios de la Magistratura, nobleza, clero, etcétera, etc.

Desfilaron por último las tropas que obraban la carrera en columna de honor.

Hacia El Escorial.

Terminado el desfile de las tropas, fué depositado el féretro en el vagón que lo había de conducir á El Escorial.

Momentos después se puso en marcha en dirección al Real Sitio el tren, en el que marcharon el ministro de Gracia y Justicia, el infante D. Carlos, en representación de la Real familia; varios altos funcionarios palatinos y de la casa de los infantes y numerosa representación de la nobleza, del clero y de los Cuerpos colegisladores.

El cadáver será inhumado mañana, á las diez y media de la misma, en el Monasterio de El Escorial: primeramente, en el pútrido de los infantes; después, pasados unos años, en el panteón.

En el Monasterio se verificarán pasado mañana, á las nueve y media de la mañana, solemnes honras fúnebres, á las cuales concurrirán el Gobierno en pleno y las consiguientes representaciones oficiales palatinas.

DUELO EN PROVINCIAS

Alcánte, 24.

El fallecimiento de la infanta María Teresa ha despertado hondo sentimiento.

El gobernador civil ha dirigido telegramas de pésame al ministro de la Gobernación, jefe superior de Palacio, jefe de la Casa de la Reina María Cristina y á los ayudantes de Su Alteza el infante D. Fernando.

Cádiz, 24.

Ha causado impresión indescriptible el fallecimiento de la infanta María Teresa.

Se han remitido á Madrid centenares de telegramas de pésame.

Sevilla, 24.

Ha producido enorme impresión y profundo sentimiento la noticia del fallecimiento de la infanta doña María Teresa.

En todos los centros oficiales ha sido puesta la bandera á media asta.

El Circolo Conservador, la Peña Liberal y el Casino Español han entornado las puertas en señal de duelo.

Los periódicos, en sus ediciones de esta noche, publican sentidísimos artículos ensalzando la virtud y los bondadosos sentimientos de la augusta finada.

Han sido enviados á la Familia Real infinitos telegramas de pésame, entre los que figuran los de las autoridades, representantes en Cortes y Real Maestranza.

Barcelona, 24.

El fallecimiento de la infanta doña María Teresa ha causado gran impresión.

El castillo de Montjuich hizo salvas de cinco cañonazos, sorprendiendo á la población, que ignoraba todavía la triste noticia.

El alcalde la supo en el Tibidabo. Los periodistas se lo comunicaron telefónicamente.

Esta noche se han reunido las autoridades para disponer los actos de duelo.

El Sr. Portela ha transmitido la noticia del fallecimiento á los alcaldes de la provincia.

En los edificios oficiales ondea la bandera á media asta.

Zaragoza, 24.

La noticia del fallecimiento de la infanta María Teresa causó honda impresión.

Las autoridades y las familias aristocráticas han remitido á la Mayordomía de Palacio sentidísimos telegramas de pésame.

La Escuela Naval Italiana

(CONCLUSIÓN)

Para los cursos preparatorios para la obtención del grado de oficial maquinista se tomarán medidas casi idénticas.

Aunque no se suprimió la escuela, se transformó radicalmente bajo el principio de que no se llegue a oficial de maquinista siguiendo la carrera de los suboficiales, sino siguiendo los cursos necesarios durante cuatro años. Ya se ha pensado en la manera de asegurar a la Marina suboficiales maquinistas buenos y abundantes, y en breve se acordará aun a otros medios; pero, en adelante, sin dejar de atender los derechos adquiridos, los oficiales maquinistas, lo mismo que los de buques, deberán salir exclusivamente de la escuela.

Las condiciones de admisión son las mismas que para los aspirantes al empleo de guardiamarina; el examen de entrada, idéntico; equivalentes los programas de ciertas asignaturas, especialmente en los dos primeros años; y en otras materias, de cultura general y científica, los programas se reducen ligeramente. Por lo que se refiere a las materias profesionales que conciernen más especialmente a los oficiales combatientes, su enseñanza se reduce a un corto número de nociones generales, adquiridas, sobre todo, en la campaña de mar, del modo más práctico posible; en cambio se da un desarrollo considerable a la teoría de las máquinas, al dibujo y al trabajo de taller, sin el que la preparación de los oficiales maquinistas sería incompleta.

Para los oficiales maquinistas se ha suprimido el crucero que sirve de instrucción a los cursos; pero se han conservado las campañas de mar anuales que separan los cursos y, en ellos, los alumnos prestarán servicio en máquinas y calderas, sin olvidar, no obstante, los ejercicios marítimos y militares. La última campaña, al finalizar el cuarto año, durará seis meses y, en ellos, los alumnos deberán dirigir la conducción de los aparatos motores en buques grandes y pequeños antes de ser promovidos a subtenientes maquinistas.

Obtenido este grado embarcarán en buques armados y deberán también consagrar al estudio una hora diaria, puesto que, una vez ascendidos a tenientes, tienen que seguir un curso complementario de la misma duración que el instituido para los tenientes de navío. En ese curso, al mismo tiempo que los jóvenes oficiales se perfeccionan en las lenguas extranjeras, a las que han dedicado muy poco tiempo durante los cursos anteriores, estudiarán la mecánica y el cálculo infinitesimal, la electrotecnia, química tecnológica y termodinámica, sin olvidar los trabajos de taller, el laboratorio de química y de electricidad, y el dibujo de máquinas. Parece, asimismo, que el ministro tiene la intención de establecer un curso de especialización, que deberá seguirse durante el grado de capitán maquinista.

Las iguales condiciones para la admisión, los programas poco diferentes en las materias de cultura general, la duración igual de los cursos de enseñanza y casi igual de las campañas de instrucción, pondrán a los oficiales combatientes y a los maquinistas en condiciones muy parecidas de cultura, de preparación, de edad y de carrera, suprimiendo las diferencias motivo de queja y origen de divergencias poco simpáticas entre oficiales que deben vivir en un mismo buque, en una continua y perfecta comunidad de deber, voluntad y energía.

Estas son las líneas generales de la reforma que ha empezado a implantarse y que deberá adquirir un completo desarrollo en los próximos años, después de un corto período de transición que impone el respeto a los derechos adquiridos. Si esta reforma no ha llegado a suprimir todos los inconvenientes que presentaban los antiguos sistemas, ha conseguido ya suprimir bastantes de ellos, y es de esperar que suprimirá los demás en adelante, cuando la experiencia de los primeros años haya sugerido las correcciones y los retoques oportunos para mejor asegurar la formación de buenos ejecutores de órdenes primero, y después buenos comandantes de buque y directores de máquinas que sepan hacer producir a los instrumentos que se les ha confiado el máximo de rendimiento.

No es oportuno tratar aquí sumariamente de las principales innovaciones introducidas en los programas de enseñanza y de los motivos que ha inducido a la Comisión a proponerlos. En materias literarias ha parecido conveniente atender, en general, a los programas de los Institutos técnicos, con algunos ligeros retoques en cuanto a los horarios y a la repartición de las materias.

Considerando que es necesario que los alumnos sepan de la escuela dominando por completo el idioma italiano (lo que no siempre sucede a los licenciados de las escuelas secundarias), se ha dado una gran importancia a los ejercicios de composición y a la lectura de buenos autores, pero sin descuidar la historia literaria, y se ha asignado al italiano para el curso de los aspirantes el grado de oficial de Marina seis lecciones por semana en el primer año, y cuatro en cada uno de los años siguientes, con recomendación de que una parte del tiempo se consagre necesariamente a la corrección de deberes escritos y a la lectura de autores.

Un curso de tres años de historia general, en el segundo, se divide en cuatro horas a la Física, empezando el estudio de esta ciencia por los capítulos que se refieren a la mecánica y al calor, para poder empezar en seguida el curso de máquinas, y así sucesivamente. Rosta, por último, lo concerniente a materias profesionales. Teniendo en cuenta que durante las campañas de mar la atención de los alumnos se distrae de los estudios por mil causas y que por otra parte conviene que la inteligencia descanse de tiempo en tiempo, el estudio a bordo se ha limitado a un corto número de materias como la hidrografía, la navegación y la manobra para el que no son necesarios los modelos ni aparatos diversos de que está abundantemente provisto el museo de la escuela. También se adquieren a bordo algunas nociones de administración marítima y de higiene naval. En tierra, durante el segundo año, se explica un curso elemental de construcción naval; en el tercer año, de material de artillería y armas submarinas; en el cuarto, de magnetismo naval, meteorología, oceanografía y material eléctrico. En todos estos cursos se practican los oportunos ejercicios en los laboratorios de artillería, de armas submarinas y de munición.

Se ha establecido, por último, un curso breve y elemental llamado de mecánica práctica, que comprende asimismo los rudimentos de resistencia de materiales, para servir de complemento a la cultura profesional de los jóvenes alumnos a los que se quiere dar una buena preparación mecánica con frecuentes ejercicios de taller.

Para el curso normal de los aspirantes a oficiales maquinistas se han dejado casi intactos los programas de materias literarias, disminuyendo tan sólo algunas horas de los destinados a lecturas; se da, en cambio, mayor desarrollo a la enseñanza de la física, cuyo estudio comienza en los últimos meses del primer año, desde que los alumnos han adquirido las indispensables nociones matemáticas. Se da en seguida la mayor amplitud a la enseñanza de las máquinas marinas, que dura tres años, a la mecánica práctica y a los elementos de metalurgia y tecnología marinas, sin olvidar el estudio de la construcción naval y del material eléctrico. Esta enseñanza se completa más tarde en los dos años que dura el curso superior, en el que se desarrolla el estudio de la electrodinámica, de la química tecnológica, de la termodinámica y de la resistencia de materiales con numerosos ejercicios de dibujo, de taller y de laboratorio.

La reforma ya emprendida es indudablemente atrevida y profunda; pero el apasionado y diligente cuidado con que se ha discutido, tamizado y ordenado sus diferentes partes con el triple objeto de atraer a la Marina militar la juventud estudiosa, de prepararla dignamente para una función tan elevada y que reclama especiales cualidades físicas y morales, y de eliminar lo superfluo para concentrar todas las fuerzas de la inteligencia sobre aquellas partes que el ejercicio de la profesión exige se hayan aprendido bien y con solidez, permite abrigar la confianza de que desaparecerán los inconvenientes que hasta hoy se venían tocando y de que se mejorarán la elección y la formación de oficiales de las dos especialidades.

Una metódica selección del personal director y docente, así militar como civil (porque la reducción de ciertas materias y la introducción de otras harán necesaria una modificación del organismo) será condición indispensable para el buen resultado.

Por esta causa el estudio de las matemáticas debe efectuarse por los medios más cómodos, tan alejados del rigorismo no del que busca las verdades abstractas como del empirismo y de la impresión. Sentadas estas premisas, puede parecer extraño que desde el primer año de estudio aparezcan en los programas algunos elementos de análisis infinitesimal y de geometría analítica, que son indispensables para comprender ciertas partes de la teoría de las máquinas.

Pero es preciso tener en cuenta que, por una parte, estas disciplinas tienen hoy aplicaciones numerosas a todas las ramas de la ciencia, por lo que muchos desean ser introducidos en ellas en todas las escuelas secundarias, y, por otra parte, que los programas y las instrucciones que a ellos se refieren recomiendan que se limite la enseñanza a lo estrictamente necesario, e insisten en que se llegue al término deseado por la vía más dulce y más fácil.

Y aquí añadiremos que las atrevidas pero lógicas innovaciones a que la Comisión ha llegado están por entero confiadas a la buena voluntad y a la habilidad didáctica de los profesores, quienes, inspirándose únicamente en el bien de la escuela, deberán vigilarse constantemente a sí mismos para impedir que la costumbre los arrastre más allá de los límites que les están asignados.

La enseñanza de la física deberá acompañarse de numerosas aplicaciones de la ciencia marítima; además, al preparar los programas, se ha dado mayor desarrollo en cuanto se refiere a la medida y al cálculo de los elementos de cada fenómeno.

En el curso complementario es donde se siguen los cursos de análisis infinitesimal, de mecánica racional y de electrotecnia. Esta última materia es más sobria para los oficiales maquinistas y más extensa para los oficiales de Marina; pero, en la época presente, aparece indispensable así para los unos como para los otros, a causa de las infinitas aplicaciones que hoy tiene la electricidad en los buques de guerra, grandes y pequeños.

El orden en que las distintas materias se estudian y van repartidas en el curso complementario es una consecuencia natural de su mutua dependencia.

Antes de empezar el curso de Física convendría haber terminado el de Matemáticas, y al comenzar el curso de máquinas deberían haberse ya explicado algunos capítulos de la Física; pero, no siendo esto posible, se ha decidido que, durante el primer año, se consagrasen seis horas a las matemáticas, y que,

en el segundo, se dividiesen cuatro horas a la Física, empezando el estudio de esta ciencia por los capítulos que se refieren a la mecánica y al calor, para poder empezar en seguida el curso de máquinas, y así sucesivamente. Rosta, por último, lo concerniente a materias profesionales. Teniendo en cuenta que durante las campañas de mar la atención de los alumnos se distrae de los estudios por mil causas y que por otra parte conviene que la inteligencia descanse de tiempo en tiempo, el estudio a bordo se ha limitado a un corto número de materias como la hidrografía, la navegación y la manobra para el que no son necesarios los modelos ni aparatos diversos de que está abundantemente provisto el museo de la escuela. También se adquieren a bordo algunas nociones de administración marítima y de higiene naval. En tierra, durante el segundo año, se explica un curso elemental de construcción naval; en el tercer año, de material de artillería y armas submarinas; en el cuarto, de magnetismo naval, meteorología, oceanografía y material eléctrico. En todos estos cursos se practican los oportunos ejercicios en los laboratorios de artillería, de armas submarinas y de munición.

Se ha establecido, por último, un curso breve y elemental llamado de mecánica práctica, que comprende asimismo los rudimentos de resistencia de materiales, para servir de complemento a la cultura profesional de los jóvenes alumnos a los que se quiere dar una buena preparación mecánica con frecuentes ejercicios de taller.

Para el curso normal de los aspirantes a oficiales maquinistas se han dejado casi intactos los programas de materias literarias, disminuyendo tan sólo algunas horas de los destinados a lecturas; se da, en cambio, mayor desarrollo a la enseñanza de la física, cuyo estudio comienza en los últimos meses del primer año, desde que los alumnos han adquirido las indispensables nociones matemáticas. Se da en seguida la mayor amplitud a la enseñanza de las máquinas marinas, que dura tres años, a la mecánica práctica y a los elementos de metalurgia y tecnología marinas, sin olvidar el estudio de la construcción naval y del material eléctrico. Esta enseñanza se completa más tarde en los dos años que dura el curso superior, en el que se desarrolla el estudio de la electrodinámica, de la química tecnológica, de la termodinámica y de la resistencia de materiales con numerosos ejercicios de dibujo, de taller y de laboratorio.

La reforma ya emprendida es indudablemente atrevida y profunda; pero el apasionado y diligente cuidado con que se ha discutido, tamizado y ordenado sus diferentes partes con el triple objeto de atraer a la Marina militar la juventud estudiosa, de prepararla dignamente para una función tan elevada y que reclama especiales cualidades físicas y morales, y de eliminar lo superfluo para concentrar todas las fuerzas de la inteligencia sobre aquellas partes que el ejercicio de la profesión exige se hayan aprendido bien y con solidez, permite abrigar la confianza de que desaparecerán los inconvenientes que hasta hoy se venían tocando y de que se mejorarán la elección y la formación de oficiales de las dos especialidades.

Una metódica selección del personal director y docente, así militar como civil (porque la reducción de ciertas materias y la introducción de otras harán necesaria una modificación del organismo) será condición indispensable para el buen resultado.

Por esta causa el estudio de las matemáticas debe efectuarse por los medios más cómodos, tan alejados del rigorismo no del que busca las verdades abstractas como del empirismo y de la impresión. Sentadas estas premisas, puede parecer extraño que desde el primer año de estudio aparezcan en los programas algunos elementos de análisis infinitesimal y de geometría analítica, que son indispensables para comprender ciertas partes de la teoría de las máquinas.

Pero es preciso tener en cuenta que, por una parte, estas disciplinas tienen hoy aplicaciones numerosas a todas las ramas de la ciencia, por lo que muchos desean ser introducidos en ellas en todas las escuelas secundarias, y, por otra parte, que los programas y las instrucciones que a ellos se refieren recomiendan que se limite la enseñanza a lo estrictamente necesario, e insisten en que se llegue al término deseado por la vía más dulce y más fácil.

Y aquí añadiremos que las atrevidas pero lógicas innovaciones a que la Comisión ha llegado están por entero confiadas a la buena voluntad y a la habilidad didáctica de los profesores, quienes, inspirándose únicamente en el bien de la escuela, deberán vigilarse constantemente a sí mismos para impedir que la costumbre los arrastre más allá de los límites que les están asignados.

La enseñanza de la física deberá acompañarse de numerosas aplicaciones de la ciencia marítima; además, al preparar los programas, se ha dado mayor desarrollo en cuanto se refiere a la medida y al cálculo de los elementos de cada fenómeno.

En el curso complementario es donde se siguen los cursos de análisis infinitesimal, de mecánica racional y de electrotecnia. Esta última materia es más sobria para los oficiales maquinistas y más extensa para los oficiales de Marina; pero, en la época presente, aparece indispensable así para los unos como para los otros, a causa de las infinitas aplicaciones que hoy tiene la electricidad en los buques de guerra, grandes y pequeños.

El orden en que las distintas materias se estudian y van repartidas en el curso complementario es una consecuencia natural de su mutua dependencia.

Antes de empezar el curso de Física convendría haber terminado el de Matemáticas, y al comenzar el curso de máquinas deberían haberse ya explicado algunos capítulos de la Física; pero, no siendo esto posible, se ha decidido que, durante el primer año, se consagrasen seis horas a las matemáticas, y que,

en el segundo, se dividiesen cuatro horas a la Física, empezando el estudio de esta ciencia por los capítulos que se refieren a la mecánica y al calor, para poder empezar en seguida el curso de máquinas, y así sucesivamente. Rosta, por último, lo concerniente a materias profesionales. Teniendo en cuenta que durante las campañas de mar la atención de los alumnos se distrae de los estudios por mil causas y que por otra parte conviene que la inteligencia descanse de tiempo en tiempo, el estudio a bordo se ha limitado a un corto número de materias como la hidrografía, la navegación y la manobra para el que no son necesarios los modelos ni aparatos diversos de que está abundantemente provisto el museo de la escuela. También se adquieren a bordo algunas nociones de administración marítima y de higiene naval. En tierra, durante el segundo año, se explica un curso elemental de construcción naval; en el tercer año, de material de artillería y armas submarinas; en el cuarto, de magnetismo naval, meteorología, oceanografía y material eléctrico. En todos estos cursos se practican los oportunos ejercicios en los laboratorios de artillería, de armas submarinas y de munición.

Se ha establecido, por último, un curso breve y elemental llamado de mecánica práctica, que comprende asimismo los rudimentos de resistencia de materiales, para servir de complemento a la cultura profesional de los jóvenes alumnos a los que se quiere dar una buena preparación mecánica con frecuentes ejercicios de taller.

Para el curso normal de los aspirantes a oficiales maquinistas se han dejado casi intactos los programas de materias literarias, disminuyendo tan sólo algunas horas de los destinados a lecturas; se da, en cambio, mayor desarrollo a la enseñanza de la física, cuyo estudio comienza en los últimos meses del primer año, desde que los alumnos han adquirido las indispensables nociones matemáticas. Se da en seguida la mayor amplitud a la enseñanza de las máquinas marinas, que dura tres años, a la mecánica práctica y a los elementos de metalurgia y tecnología marinas, sin olvidar el estudio de la construcción naval y del material eléctrico. Esta enseñanza se completa más tarde en los dos años que dura el curso superior, en el que se desarrolla el estudio de la electrodinámica, de la química tecnológica, de la termodinámica y de la resistencia de materiales con numerosos ejercicios de dibujo, de taller y de laboratorio.

La reforma ya emprendida es indudablemente atrevida y profunda; pero el apasionado y diligente cuidado con que se ha discutido, tamizado y ordenado sus diferentes partes con el triple objeto de atraer a la Marina militar la juventud estudiosa, de prepararla dignamente para una función tan elevada y que reclama especiales cualidades físicas y morales, y de eliminar lo superfluo para concentrar todas las fuerzas de la inteligencia sobre aquellas partes que el ejercicio de la profesión exige se hayan aprendido bien y con solidez, permite abrigar la confianza de que desaparecerán los inconvenientes que hasta hoy se venían tocando y de que se mejorarán la elección y la formación de oficiales de las dos especialidades.

Una metódica selección del personal director y docente, así militar como civil (porque la reducción de ciertas materias y la introducción de otras harán necesaria una modificación del organismo) será condición indispensable para el buen resultado.

Por esta causa el estudio de las matemáticas debe efectuarse por los medios más cómodos, tan alejados del rigorismo no del que busca las verdades abstractas como del empirismo y de la impresión. Sentadas estas premisas, puede parecer extraño que desde el primer año de estudio aparezcan en los programas algunos elementos de análisis infinitesimal y de geometría analítica, que son indispensables para comprender ciertas partes de la teoría de las máquinas.

Pero es preciso tener en cuenta que, por una parte, estas disciplinas tienen hoy aplicaciones numerosas a todas las ramas de la ciencia, por lo que muchos desean ser introducidos en ellas en todas las escuelas secundarias, y, por otra parte, que los programas y las instrucciones que a ellos se refieren recomiendan que se limite la enseñanza a lo estrictamente necesario, e insisten en que se llegue al término deseado por la vía más dulce y más fácil.

Y aquí añadiremos que las atrevidas pero lógicas innovaciones a que la Comisión ha llegado están por entero confiadas a la buena voluntad y a la habilidad didáctica de los profesores, quienes, inspirándose únicamente en el bien de la escuela, deberán vigilarse constantemente a sí mismos para impedir que la costumbre los arrastre más allá de los límites que les están asignados.

La enseñanza de la física deberá acompañarse de numerosas aplicaciones de la ciencia marítima; además, al preparar los programas, se ha dado mayor desarrollo en cuanto se refiere a la medida y al cálculo de los elementos de cada fenómeno.

En el curso complementario es donde se siguen los cursos de análisis infinitesimal, de mecánica racional y de electrotecnia. Esta última materia es más sobria para los oficiales maquinistas y más extensa para los oficiales de Marina; pero, en la época presente, aparece indispensable así para los unos como para los otros, a causa de las infinitas aplicaciones que hoy tiene la electricidad en los buques de guerra, grandes y pequeños.

El orden en que las distintas materias se estudian y van repartidas en el curso complementario es una consecuencia natural de su mutua dependencia.

Antes de empezar el curso de Física convendría haber terminado el de Matemáticas, y al comenzar el curso de máquinas deberían haberse ya explicado algunos capítulos de la Física; pero, no siendo esto posible, se ha decidido que, durante el primer año, se consagrasen seis horas a las matemáticas, y que,

en el segundo, se dividiesen cuatro horas a la Física, empezando el estudio de esta ciencia por los capítulos que se refieren a la mecánica y al calor, para poder empezar en seguida el curso de máquinas, y así sucesivamente. Rosta, por último, lo concerniente a materias profesionales. Teniendo en cuenta que durante las campañas de mar la atención de los alumnos se distrae de los estudios por mil causas y que por otra parte conviene que la inteligencia descanse de tiempo en tiempo, el estudio a bordo se ha limitado a un corto número de materias como la hidrografía, la navegación y la manobra para el que no son necesarios los modelos ni aparatos diversos de que está abundantemente provisto el museo de la escuela. También se adquieren a bordo algunas nociones de administración marítima y de higiene naval. En tierra, durante el segundo año, se explica un curso elemental de construcción naval; en el tercer año, de material de artillería y armas submarinas; en el cuarto, de magnetismo naval, meteorología, oceanografía y material eléctrico. En todos estos cursos se practican los oportunos ejercicios en los laboratorios de artillería, de armas submarinas y de munición.

Se ha establecido, por último, un curso breve y elemental llamado de mecánica práctica, que comprende asimismo los rudimentos de resistencia de materiales, para servir de complemento a la cultura profesional de los jóvenes alumnos a los que se quiere dar una buena preparación mecánica con frecuentes ejercicios de taller.

Para el curso normal de los aspirantes a oficiales maquinistas se han dejado casi intactos los programas de materias literarias, disminuyendo tan sólo algunas horas de los destinados a lecturas; se da, en cambio, mayor desarrollo a la enseñanza de la física, cuyo estudio comienza en los últimos meses del primer año, desde que los alumnos han adquirido las indispensables nociones matemáticas. Se da en seguida la mayor amplitud a la enseñanza de las máquinas marinas, que dura tres años, a la mecánica práctica y a los elementos de metalurgia y tecnología marinas, sin olvidar el estudio de la construcción naval y del material eléctrico. Esta enseñanza se completa más tarde en los dos años que dura el curso superior, en el que se desarrolla el estudio de la electrodinámica, de la química tecnológica, de la termodinámica y de la resistencia de materiales con numerosos ejercicios de dibujo, de taller y de laboratorio.

La reforma ya emprendida es indudablemente atrevida y profunda; pero el apasionado y diligente cuidado con que se ha discutido, tamizado y ordenado sus diferentes partes con el triple objeto de atraer a la Marina militar la juventud estudiosa, de prepararla dignamente para una función tan elevada y que reclama especiales cualidades físicas y morales, y de eliminar lo superfluo para concentrar todas las fuerzas de la inteligencia sobre aquellas partes que el ejercicio de la profesión exige se hayan aprendido bien y con solidez, permite abrigar la confianza de que desaparecerán los inconvenientes que hasta hoy se venían tocando y de que se mejorarán la elección y la formación de oficiales de las dos especialidades.

Una metódica selección del personal director y docente, así militar como civil (porque la reducción de ciertas materias y la introducción de otras harán necesaria una modificación del organismo) será condición indispensable para el buen resultado.

Por esta causa el estudio de las matemáticas debe efectuarse por los medios más cómodos, tan alejados del rigorismo no del que busca las verdades abstractas como del empirismo y de la impresión. Sentadas estas premisas, puede parecer extraño que desde el primer año de estudio aparezcan en los programas algunos elementos de análisis infinitesimal y de geometría analítica, que son indispensables para comprender ciertas partes de la teoría de las máquinas.

Pero es preciso tener en cuenta que, por una parte, estas disciplinas tienen hoy aplicaciones numerosas a todas las ramas de la ciencia, por lo que muchos desean ser introducidos en ellas en todas las escuelas secundarias, y, por otra parte, que los programas y las instrucciones que a ellos se refieren recomiendan que se limite la enseñanza a lo estrictamente necesario, e insisten en que se llegue al término deseado por la vía más dulce y más fácil.

Y aquí añadiremos que las atrevidas pero lógicas innovaciones a que la Comisión ha llegado están por entero confiadas a la buena voluntad y a la habilidad didáctica de los profesores, quienes, inspirándose únicamente en el bien de la escuela, deberán vigilarse constantemente a sí mismos para impedir que la costumbre los arrastre más allá de los límites que les están asignados.

La enseñanza de la física deberá acompañarse de numerosas aplicaciones de la ciencia marítima; además, al preparar los programas, se ha dado mayor desarrollo en cuanto se refiere a la medida y al cálculo de los elementos de cada fenómeno.

En el curso complementario es donde se siguen los cursos de análisis infinitesimal, de mecánica racional y de electrotecnia. Esta última materia es más sobria para los oficiales maquinistas y más extensa para los oficiales de Marina; pero, en la época presente, aparece indispensable así para los unos como para los otros, a causa de las infinitas aplicaciones que hoy tiene la electricidad en los buques de guerra, grandes y pequeños.

El orden en que las distintas materias se estudian y van repartidas en el curso complementario es una consecuencia natural de su mutua dependencia.

Antes de empezar el curso de Física convendría haber terminado el de Matemáticas, y al comenzar el curso de máquinas deberían haberse ya explicado algunos capítulos de la Física; pero, no siendo esto posible, se ha decidido que, durante el primer año, se consagrasen seis horas a las matemáticas, y que,

en el segundo, se dividiesen cuatro horas a la Física, empezando el estudio de esta ciencia por los capítulos que se refieren a la mecánica y al calor, para poder empezar en seguida el curso de máquinas, y así sucesivamente. Rosta, por último, lo concerniente a materias profesionales. Teniendo en cuenta que durante las campañas de mar la atención de los alumnos se distrae de los estudios por mil causas y que por otra parte conviene que la inteligencia descanse de tiempo en tiempo, el estudio a bordo se ha limitado a un corto número de materias como la hidrografía, la navegación y la manobra para el que no son necesarios los modelos ni aparatos diversos de que está abundantemente provisto el museo de la escuela. También se adquieren a bordo algunas nociones de administración marítima y de higiene naval. En tierra, durante el segundo año, se explica un curso elemental de construcción naval; en el tercer año, de material de artillería y armas submarinas; en el cuarto, de magnetismo naval, meteorología, oceanografía y material eléctrico. En todos estos cursos se practican los oportunos ejercicios en los laboratorios de artillería, de armas submarinas y de munición.

Se ha establecido, por último, un curso breve y elemental llamado de mecánica práctica, que comprende asimismo los rudimentos de resistencia de materiales, para servir de complemento a la cultura profesional de los jóvenes alumnos a los que se quiere dar una buena preparación mecánica con frecuentes ejercicios de taller.

Para el curso normal de los aspirantes a oficiales maquinistas se han dejado casi intactos los programas de materias literarias, disminuyendo tan sólo algunas horas de los destinados a lecturas; se da, en cambio, mayor desarrollo a la enseñanza de la física, cuyo estudio comienza en los últimos meses del primer año, desde que los alumnos han adquirido las indispensables nociones matemáticas. Se da en seguida la mayor amplitud a la enseñanza de las máquinas marinas, que dura tres años, a la mecánica práctica y a los elementos de metalurgia y tecnología marinas, sin olvidar el estudio de la construcción naval y del material eléctrico. Esta enseñanza se completa más tarde en los dos años que dura el curso superior, en el que se desarrolla el estudio de la electrodinámica, de la química tecnológica, de la termodinámica y de la resistencia de materiales con numerosos ejercicios de dibujo, de taller y de laboratorio.

La reforma ya emprendida es indudablemente atrevida y profunda; pero el apasionado y diligente cuidado con que se ha discutido, tamizado y ordenado sus diferentes partes con el triple objeto de atraer a la Marina militar la juventud estudiosa, de prepararla dignamente para una función tan elevada y que reclama especiales cualidades físicas y morales, y de eliminar lo superfluo para concentrar todas las fuerzas de la inteligencia sobre aquellas partes que el ejercicio de la profesión exige se hayan aprendido bien y con solidez, permite abrigar la confianza de que desaparecerán los inconvenientes que hasta hoy se venían tocando y de que se mejorarán la elección y la formación de oficiales de las dos especialidades.

Una metódica selección del personal director y docente, así militar como civil (porque la reducción de ciertas materias y la introducción de otras harán necesaria una modificación del organismo) será condición indispensable para el buen resultado.

Por esta causa el estudio de las matemáticas debe efectuarse por los medios más cómodos, tan alejados del rigorismo no del que busca las verdades abstractas como del empirismo y de la impresión. Sentadas estas premisas, puede parecer extraño que desde el primer año de estudio aparezcan en los programas algunos elementos de análisis infinitesimal y de geometría analítica, que son indispensables para comprender ciertas partes de la teoría de las máquinas.

Pero es preciso tener en cuenta que, por una parte, estas disciplinas tienen hoy aplicaciones numerosas a todas las ramas de la ciencia, por lo que muchos desean ser introducidos en ellas en todas las escuelas secundarias, y, por otra parte, que los programas y las instrucciones que a ellos se refieren recomiendan que se limite la enseñanza a lo estrictamente necesario, e insisten en que se llegue al término deseado por la vía más dulce y más fácil.

Y aquí añadiremos que las atrevidas pero lógicas innovaciones a que la Comisión ha llegado están por entero confiadas a la buena voluntad y a la habilidad didáctica de los profesores, quienes, inspirándose únicamente en el bien de la escuela, deberán vigilarse constantemente a sí mismos para impedir que la costumbre los arrastre más allá de los límites que les están asignados.

La enseñanza de la física deberá acompañarse de numerosas aplicaciones de la ciencia marítima; además, al preparar los programas, se ha dado mayor desarrollo en cuanto se refiere a la medida y al cálculo de los elementos de cada fenómeno.

En el curso complementario es donde se siguen los cursos de análisis infinitesimal, de mecánica racional y de electrotecnia. Esta última materia es más sobria para los oficiales maquinistas y más extensa para los oficiales de Marina; pero, en la época presente, aparece indispensable así para los unos como para los otros, a causa de las infinitas aplicaciones que hoy tiene la electricidad en los buques de guerra, grandes y pequeños.

El orden en que las distintas materias se estudian y van repartidas en el curso complementario es una consecuencia natural de su mutua dependencia.

Antes de empezar el curso de Física convendría haber terminado el de Matemáticas, y al comenzar el curso de máquinas deberían haberse ya explicado algunos capítulos de la Física; pero, no siendo esto posible, se ha decidido que, durante el primer año, se consagrasen seis horas a las matemáticas, y que,

TELEGRAMAS DE LA COSTA

Llegada de un crucero inglés.

Ferrol, 23. Esta tarde fondó en nuestro puerto el crucero inglés, escuela de guardias marinas, «Cumberland».

En el momento de largar el ancla cambió con la plaza los saludos correspondientes.

Fueron a bordo a cumplimentar al comandante el cónsul inglés y las autoridades civiles y militares.

El barco procede de Inglaterra y viene de viaje de instrucción. Permanecerá aquí cuatro días, tomando víveres.

Los tripulantes han visitado el arsenal. Tiene el barco 700 tripulantes, 65 guardias marinas, monta 32 cañones, desplaza 3.000 toneladas y anda 20 millas por hora.

Un naufragio.

Valencia, 24.

Cerca de la Albufera ha naufragado una lancha de pesca.

Se salvó el patrón, Vicente Oliver, y se ahogaron los tripulantes Manuel Alambra y Rafael Crehuera.

El «León XIII».

Cádiz, 23.

El capitán del vapor «León XIII» comunicó por radiograma que el sábado 21 de Septiembre, a las seis de la mañana, navegaba sin novedad a la altura del cabo Frio (Brasil).

Vapor con averías.

Almería, 24.

Al entrar en el puerto el vapor inglés «Gardania», chocó con el dique de Levante, causando desperfectos en la coronación del muelle.

El capitán ha sido multado y la Compañía a que pertenece dicho buque pagará los gastos de reparación a las averías.

El puerto de Sagunto.

Sagunto, 23.

Reunidos en asamblea magna en el teatro los elementos más importantes del distrito, las Sociedades políticas y recreativas, las Cooperativas de socorros a los obreros y otras, han acordado por unanimidad y con gran entusiasmo telegrafiar al ministro de Fomento rogándole atienda la petición de la Compañía de Sierra Menera de que autorice el puerto de Sagunto para el embarque de frutas y desembarque de material y abono.

Se elevará una instancia demostrando los beneficios que obtendría la comarca, y además irá a Madrid una Comisión.

Información de Marina

Movimiento de buques.

Entraron:

En el arsenal de la Carraca, el «Osado».

En Cádiz, siguiendo para el arsenal, el «Ponce de León».

Sallaron:

De Melilla, el «Marqués de la Victoria».

De Sanlúcar, el crucero inglés «Huesar».

Fundearon: En Cádiz, el «Recalde».

En los caños de la Carraca, un vapor carbonero.

En El Ferrol, el crucero inglés «Cumberland».

En Cádiz, procedente de la Carraca, el «Infanta Isabel».

Llegó el Grao el vapor «A. Lázaro», procedente de Melilla, con un batallón del regimiento de Guadalupe.

Reales órdenes.

Concede título de ingeniero topógrafo electrotécnico a los alféreces de navío D. Arturo Génova y D. Manuel Guzmán.

Idem id. id. al capitán de corbeta D. Julio Gutiérrez.

Idem id. id. al f. id. D. Antonio Magaz.

Idem id. id. al f. id. D. Manuel de la Puente.

Idem id. id. al f. id. de fragata D. Joaquín Anglada.

Idem id. id. al teniente de navío D. Carlos Saavedra.

Idem id. id. al capitán de corbeta D. Antonio del Castillo.

Idem id. id. al alférez de navío D. José Bomjou.

Id. id. id. al teniente de navío D. Joaquín López Cortijo.

Idem id. id. al f. id. D. Cayetano Tejera.

Idem id. el ingeniero jefe de primera don Juan Antonio Rutz.

Idem id. al teniente de navío D. Félix Bastarache.

Idem id. al f. id. D. Pedro Aznar.

Idem id. al capitán de corbeta D. Francisco J. de Enrile.

Idem id. al teniente de navío D. Juan Romero.

Idem id. al f. id. D. Adrián Rodero.

Idem id. al capitán de fragata D. José María Barrera.

Idem id. al teniente de navío D. Emilio Montero.

Idem id. al f. id. D. Francisco Martínez.

del arco y la tribuna de la plaza de Isabel II, por donde entrará el Rey.

Notas políticas

En Gobernación.

El Sr. Barroso, al recibir hoy á los periodistas, nos dijo que, aparte la triste nota de actualidad, sólo podía decirnos que en aquellos momentos estaban celebrando una conferencia relacionada con el conflicto ferroviario el director de la Compañía Madrid á Zaragoza y á Alicante, Sr. Maristany, y el Sr. Ribalta, presidente del Comité de huelga.

Nada se sabría, por tanto, todavía del resultado de esa conferencia, de la que dependía el que la huelga se plantee hoy ó no.

Y con estas noticias despidióse de nosotros el ministro, que se preparaba para asistir al entierro de la Infanta.

El Empecinado

En vísperas de la celebración del Centenario de aquellas Cortes famosas que honran la Historia patria, sería ingratitud manifiesta no dedicar un recuerdo á quien por amor á la Constitución en ellas votada empezó á sufrir las persecuciones del odio absolutista, odio que le acompañó hasta ensañarse en sus despojos mortales: en el cadáver mutilado y yerto del hombre indomable que jamás resignóse á soportar el yugo infamante de la innoble tiranía.

Precisamente en uno de los primeros días del mes actual nació en Castriello del Duero, de la provincia de Valladolid, cortando el año 1775.

Llamáronle Empecinado, mote que dan á los de su pueblo por la existencia en las inmediaciones de él de unas lagunas que orían barro negro, llamado «pecina», según algunos, y, según otros, porque casi todos los vaqueros del lugar andan con «pez», á causa de ser de oficio zapateros.

El Empecinado se alistó voluntario en la guerra contra Francia en 1793, dando numerosas pruebas de valor. Hecha la paz, regresó á su casa, y contrajo matrimonio, dedicándose á las labores del campo. En 1808, al ocurrir la invasión francesa, formó contra ella una guerrilla de partisanos, creándole de tal manera la fama de sus hechos, que la Regencia le nombró general y le confió el mando de un cuerpo de Ejército, con el cual llegó á ser el terror de los franceses, á quienes derrotó en muchísimos combates.

Fernando VII, con sin igual ingratitud, le desterró á Valladolid por haberse atrevido á entregarle un memorial pidiéndole el restablecimiento de la Constitución de 1812.

Secundó á Riego en el alzamiento de 1820, y fué nombrado gobernador militar de Zamora y segundo cabo de Valladolid, en cuyos puestos combatió á los realistas capitaneados por el cura Merino; pero, en 1823, restaurado el poder absoluto de Fernando VII, el Empecinado tuvo que emigrar á Portugal, de donde regresó á España para intentar una sublevación que no llegó á realizarse. Presentóse á las autoridades españolas y le dejaron elegir punto de residencia, y él designó la villa de Aranda de Duero; mas, al llegar á Roa, los absolutistas se apoderaron de su persona y de cuantos le acompañaban. Tuviéronle preso según tiempo y todos los días de mercado le exponían en la plaza pública, dentro de una jaula de hierro, donde un populacho soez y desenfrenado le injuriaba y le escupía constantemente, sin consideración.

Sacáronle al cabo de algunos meses para el cadalso; y ya cerca del patíbulo vió á su mujer del brazo de un capitán de realistas. El mártir hizo un esfuerzo desesperado, rompió las esposas que le sujetaban las muñecas, quitó la espada al jefe del piquete y llenó de estocadas á cuantos estaban cerca; pero su cuerpo fué acribillado á bayonetazos y su cadáver colgado de la horca.

Ocurrió este bárbaro asesinato en la plaza de Roa el 19 de Agosto de 1825.

Sus restos fueron luego, años más tarde, trasladados á Burgos (1855) y depositados el 18 de Febrero de 1856 en un sencillo monumento que ostenta las inscripciones siguientes:

1.ª A la gloriosa memoria del general don Juan Martín Díez, el Empecinado; 2.ª A la lealtad, al patriotismo, al valor heroico del moderno Cid castellano; 3.ª Nació en Castriello del Duero en 11 de Septiembre de MDCCLXXV. Murió en Roa en XIX de Agosto de MDCCXXV; 4.ª La Patria reconocele consagra este monumento de honor y gloria. Año MDCCCLVIII.

El nombre de Empecinado está esculpido con letras de oro en el Congreso español, y también lo lleva una de las calles de Madrid.

De todas partes

Regreso de tropas.

Valencia, 23. Más de seis mil personas se estacionaron esta tarde en el puerto para recibir á las faerzas del regimiento de Guadalajara que regresan de Melilla.

Han escuchado Comisiones de los Cuerpos de esta guarnición, compuestas de jefes, oficiales y cincuenta soldados, los generales Azorárraga y Kohagán, el gobernador militar y el Ayuntamiento en corporación.

A las cuatro y media el vigía señaló á la vista el vapor «Lázaro», siendo anunciado con cohetes voladores.

A las cinco en punto entraba en el puerto el buque, el cual llevaba la bandera á media asta, por haber recibido por radiografía la noticia de haber muerto la Infanta María Teresa.

Los soldados, al percibir la presencia del general Echagü, le vitorearon con entusiasmo, contestando el general con vivas á España, al regimiento de Guadalajara y al Rey.

El desembarco se efectuó en diez minutos, muy ordenadamente. La bandera fué sacada á los acordes de la Marcha Real, y el pueblo la saludó con respeto.

Se concedió un descanso á los soldados para que pudiesen ver á sus familias, desarrollándose esas escenas conmovedoras.

Las fuerzas se alojan en el cuartel de San Juan de la Ribera.

El motín de Peñafiel.

Sevilla, 23.

El motín contra los Consumos ocurrido en Peñafiel tuvo más importancia de lo que en un principio se supuso.

Según se dice, la persona que administra los Consumos realiza innumerables atropellos, y hasta se le atribuye el incendio de una casa.

Fuó este administrador á cobrar á un vecino la cantidad asignada en el reparto, y como se negase á abonarla le apaleó brutalmente.

Enterados los vecinos, quisieron exponer sus quejas al alcalde, y como éste desapareciese se amotinaron aquéllos, quemando varias casetas. Intervino la Guardia civil y consiguió imponer el orden.

El Juzgado de Lora se ha constituido en Peñafiel y ha efectuado muchas detenciones.

Banquete á Galarza.

Tarragona, 22.

Ha salido para Castellón el director del Instituto Geográfico y Estadístico, D. Angel Galarza, que vino á inspeccionar los trabajos realizados por los ingenieros topógrafos.

Estos le obsequiarán con un banquete.

Una familia envenenada

Almería, 23.

La familia del respetable comerciante don Agustín Fernández, que se halla de veraneo en el pueblo de Alhambra, ha sido envenenada por el cortijero de la finca.

Tuvieron tiempo,afortunadamente, los envenenados para tomar antidotos, y solamente se encuentra grave una hija del comerciante llamada Emilia.

El juez municipal de Alhambra ha practicado diligencias, que se envían al Juzgado de Cádiz. Hasta ahora hay detenidas cuatro personas.

Se desconocen más detalles y se ignoran los móviles que indujeron al envenenador y sus cómplices.

Información de Guerra

Destinos en Ingenieros.

Coronel D. Félix Giráldez Campos, á excedente en la segunda región.

Tenientes coroneles: D. Eustaquio de Abaitua Zubizarre, á la Comandancia de Zaragoza; D. Benito Benito y Ortega, al segundo mixto; D. Antonio Fernández Escobar, á la Comandancia de Sevilla; D. Dionisio Delgado Domínguez, á excedente en la primera región; D. Ignacio Ugarte-Macazaga, á la Comandancia de San Sebastián.

D. José Camps Oliver, á la comandancia de Algeciras, y D. Anselmo Sánchez Tirado, á la comandancia de Gran Canaria, como mayor de sus tropas.

Comandantes: D. Emilio Luna Barte, al primero mixto; D. Felipe Martínez Romero, al segundo depósito de reserva; D. José Bustos Orce, á excedente en la segunda región, y D. Rafael Ferrer M. Ssanet, á la comandancia de Jaén.

Capitanes: D. Ángel Hernández Tolosa, al sexto mixto; D. Eduardo Marqués Ruiz Delgado, á excedente en la cuarta región; D. Eduardo Luis-Sabijina, al sexto mixto; D. Francisco Giles Ponce de León, al tercero; D. Rafael Fernández López, al primero; don Heriberto Darán Bazalpe, al cuarto; D. Rogelio Ruiz Capilla Rodríguez, al séptimo; don Andrés Fernández Albalat, á la comandancia de Badajoz; D. Pedro Rodríguez Perlado, á Ferrocarriles, y D. Antonio Moreno Zubie, á excedente en la segunda región.

Primeros tenientes: D. José Rodero Carrasco, al cuarto mixto; D. José Sánchez, á la Compañía de telégrafos del primero mixto; D. Juan Cordó Pujá, á la Compañía de telégrafos de la Comandancia de Mallorca; don Juan Patero, al cuarto mixto, continuando en el curso de radiotelegrafía; D. Ignacio Pérez de Vargas, al primero mixto; D. Gustavo de Montaud y Noguero, al regimiento de Pontoneros, continuando en comisión en el Centro electrotécnico.

D. José Fernández de la Puente, á la Compañía de telégrafos del segundo mixto; don Vicente Cala Casarrubias, á la del tercero mixto; D. Juan Reig Valcarino, á la del séptimo; D. Luis Sousa Paco, á la del sexto; don Oscar Ami Colón, al Batallón de ferrocarriles; D. Luis Alvarez, á la Compañía de telégrafos de la Red de Madrid, y D. José López, al sexto mixto, en comisión al Centro electrotécnico.

Destinos de capellanes.

En el Cuerpo Eclesiástico militar han sido destinados:

Capellanes primeros: D. Vicente Muros, á la fábrica de Trubia, y D. Agustín Coy, á la comandancia de Artillería de Melilla.

Capellanes segun los: D. Julián Díaz, al regimiento de Guipúzcoa; D. Adrián Riancho, al de Artillería de montaña de Melilla; don José Montañés, á la brigada disciplinaria de Melilla.

D. José López, al batallón cazadores de Reus; D. Pablo Rafael Moys, al hospital militar de Mahón; D. Francisco Vicente, al

servicio de hospitales y al ferreteria de Melilla, y D. Julián Muñoz Moreno, al batallón cazadores de Talavera.

Supernumerarios.

Para á esta situación el primer teniente de Ingenieros D. José Rodríguez Navarro.

Vacante.

Se anuncia una vacante de primer teniente ayudante de profesor de los Colegios de Carabineros.

Pistola reglamentaria.

Ha sido declarada reglamentaria en el Ejército la «Pistola Campo-Giro», de nueve milímetros, modelo 1912.

Retiro.

Se le concede al oficial primero de Oficinas militares D. José Serrano Rojas.

Licencia.

Se concede licencia para París al oficial primero de Intendencia don José Cebrián.

Gratificaciones.

Se acredita la gratificación de 600 pesetas al subintendente de primera D. Ángel Matases.

Recompensa.

Se concede cruz blanca del Mérito Militar con pasador del coronado al primer teniente de Caballería D. Castor Jimeno.

Visitas al ministro.

Hoy ha visitado al general Luque el director general de Registros, Sr. Weyler, y el subsecretario de la Presidencia, Sr. Serrano.

Bibliografía

Hemos tenido ocasión de leer el folleto que, con los títulos Economía doméstica, Habitación e Instrucción en los tuberculosos, constituye el hermoso trabajo presentado al Tercer Congreso Español de la Tuberculosis (segundo Intercambio) por el doctor Antonio Martín Menéndez, profesor de la Beneficencia municipal, del Real Dispensario antituberculoso Príncipe Alfonso, y ex profesor de número de algunos Institutos.

Ya muy ventajosamente conocido su autor, no necesita elogio alguno de nuestra parte, que poco habría de añadir á sus indiscutibles méritos, y nos limitaremos á consignar que el trabajo por él presentado al Congreso antituberculoso es fruto de las observaciones recogidas directamente por sí mismo en el Dispensario en que con tanto acierto se profeso, y con ello creemos decir bastante.

Escuela Naval

Véase el anuncio en cuarta plana de la Academia Condo.

El cartel para el oyo

- APOLO.—A las 7, El mal de amores. A las 9 1/4, Juegos malabares. A las 10 1/2, La cocina. A las 11 1/2, Las mujeres de Don Juan. CERVANTES.—A las 10 (sencilla), Caba fina. A las 11 (doble), Canción de cuna (dos actos). NOVEDADES.—A las 6, La montaña de oro. A las 7 1/4, Almas bohemias. A las 9, El amor que huye. A las 10 1/4, El hambre nacional. A las 11 1/2, El golfo de Guinea. CÓMICO.—(Compañía Prado-Chicote).—A las 6 1/2 (doble), La reina del Albaicín (dos actos). A las 10 1/2 (doble), La reina del Albaicín (dos actos). ESLAVA.—A las 7, La mujer divorciada. A las 10 1/4, Princesitas del dólar. GRAN TEATRO.—A las 7 (sencilla), El país de las hadas. A las 9 1/2 (sencilla), Molinos de viento. A las 10 3/4 (doble), La generala (tres actos). MARTIN.—A las 7, Enseñanza libre. A las 9 1/4, El pobre Valbuena. A las 10 1/4, Los Camarones.

A las 11 1/4, El reino de los frescos. LATINA.—A las 6, ¡Ese es mi hermanito! A las 7 1/4, Perfecto Caballero. A las 9, Ruido de campanas. A las 10 1/4, San Juan de Luz. A las 11 1/2, La Gólfancia. BENAVENTE.—De 6 á 12 1/4, sección continua de cinematógrafo.—Todos los días, estrenos.

ED N-CINEMA (Atocha, 60).—A las 9 1/4, despedida de la troupe de M. Dufresne con sus carreras de automóviles y salto de la muerte, cine al aire libre estreno de películas selectas y baile en los intermedios.

CINE HISPANOFRANCAIS (Alcalá, 76).—Sesión continua de cinematógrafo de 6 á 12 con escogidos programas.

CINEMA X (Glorieta de Bilbao).—Salón de verano.—Sección continua de cinematógrafo de 6 á 12 1/2 de la noche.—Todos los días estrenos y cambio de películas.

SALON REGIO (Plaza de San Marcial).—Teatro del cinematógrafo.—Clausurado por reforma y embellecimiento de la sala.—Inauguración en Septiembre.

COLISEO IMPERIAL.—(Concepción Jerónima, 8).—Dos grandes secciones de películas, de 6 1/2 á 1 1/2 y de 9 1/2 á 12 1/2.—Últimas novedades de las principales marcas de Europa y América.

CINE HISPANO FRANCÉS (Flor Baja, 24).—El mejor y más barato de los conocidos.—Entrada permanente de 6 á 12 1/4.—La última serie empezará á las 10 3/4.—Martes y miércoles no feriados, funciones populares á 10 céntimos entrada general.—Los jueves laborables, los niños cinco céntimos.

EL POLO NORTE (Puerta de Atocha).—(Compañía ecuestre, gimnástica, acrobática, cómica y musical, bajo la dirección de D. Cándido Bárcena).—Secciones á las 9 y 10 1/2.—Cinematógrafo.

PALACIO DE PROYECCIONES (Fuencarral, 142).—Secciones todos los días, de 6 á 8 1/2 y de 8 á 12. Exhibición de películas nuevas se crean en cinematógrafo. Estreno de películas á las 10 y 12.

ROME.—De 6 1/2 á 8 1/2 y de 9 1/2 á 12 1/2, sección continua de cinematógrafo.—Cambio diario de películas.

Estrenos de las más importantes fábricas extranjeras.—Butaca, 30 céntimos.

ESTANQUE GRANDE DEL RETIRO.—Todos los días, de 6 de la mañana hasta anocheido, pintorescos Pasos en vapores, canoas tandems y bicicletas acuáticas y barca de remo y vela.

SALÓN MADRID.—Todos los días, de 6 y de 9 1/2 á 12 1/4, programa admirable; las mejores películas.—Estreno y cambio diario.—Nueve puertas y grandes ventiladores. Temperatura agradabilísima. Butaca, 30 céntimos.—Sección continua.

GRAN PARK (Alberto Aguilera, 60).—El recreo más cómodo y fresco de Madrid.—Elegantes butacas y sillas.—Magnífico cinematógrafo.—Sociedad distinguida.—Concierto por banda militar.—Sorteo de regalos de juguetes y décimos de lotería.—Entrada al parque, céntimos; los niños, 10.—Los est. modavista.

EL PARAISO (Alcalá, 149.—Teléfono 2.414.) Delicioso parque de recreos.—Cinematógrafo. Banda militar.—Patinas.—Law-tennis.—Cable aéreo.—Trinquete americano.—Tiro al blanco.—Varietés.—El sitio más agradable de Madrid.—Tarde: á las siete.—Noche: á las nueve y media.

LO RAT-PENAT (Valencia, 8).—Todos los días sección continua de cinematógrafo, de 6 1/2 á 8 1/2 y de 9 1/2 á 12 1/2.—Los domingos y días festivos, secciones desde las 3 de la tarde.—Los jueves, en la sección de las 6 1/2, egalos de juguetes á los niños.

TRIANON-PALACE (Alcalá, 20).—Cinema artístico.—Sección continua de cinematógrafo de 6 de la tarde á 12 de la noche.—Programa variado cada día con las últimas creaciones de las mejores casas.

CINE HISPANOFRANCAIS (Flor Baja, 24).—Elegante salón. Exhibición de sensacionales películas. Sección continua, de 6 á 12 1/4.

PRINCIPE ALFONSO.—Ideal cinema.—Sección continua todos los días de 5 1/2 á 12 1/2.—Nuevos programas todos los días. Miércoles, por la noche, gran moda. Jueves y domingos, matinee infantil con regalo.

Imp. y Lit. EL PORVENIR MARTÍNEZ DE VELASCO Y COMPAÑÍA

Biblioteca del DIARIO DE LA MARINA (66)

UN MARINO DEL SIGLO XIX

ó

PASEO CIENTÍFICO POR EL OCÉANO

FOR

D. P. de Novo y Colson.

- ¿Cómo! ¿pues no pensáis ya acompañarme?
- ¿Adónde?
- ¿Ahora vaciláis? ¿Teméis la competencia? ¿No tenéis confianza en vos mismo?
- Pero...
- ¿O teméis á los naturales? ¿ó al calor? ¿ó al aire nocivo? ¡Oh! es bien doloroso.
- Lo que temo es que vuestro juicio...
- ¿Qué?
- Corre una trinquetada, repuso Limerick.
- No os entiendo.

- Ni yo á vos. ¿Qué competencia me ofrecéis? ¿Adónde rehuso acompañaros?
- A cazar en los bosques de Faloff, según veo.
- ¡Voto á San Jorgel, exclamó Limerick riéndose. ¿Pero no sabéis que el capitán mandó poner la popa á vuestro bosque, y que?...
- Mi tío olvida sin duda que el Senegal es un río de 350 leguas de curso.
- Pero sólo 80 navegables.
- Lo bastante para conducirnos cómodamente espantando cocodrilos é hipopótamos, hasta...
- Imposible por dos razones.
- Decid.
- La primera, porque el río Senegal no es navegable durante la estación seca; la segunda, porque nuestro yacht cala más de 12 pies, y no puede rebasar la barra de arena que obstruye la desembocadura.
- Convenido; pero me concederéis que puede pasarla una lancha con los expedicionarios, añadió Héctor señalándose á sí mismo.
- No os negaré que pase la lancha, pero sí que vuestro tío permita salir á

- los expedicionarios para aguardar su regreso durante una semana.
- ¡Limerick!
- Perdonad, querido, repuso éste sonriendo; pero decidme si en menos tiempo se pueden andar y desandar 50 leguas, que es donde empieza á mostrarse la vegetación pintoresca y los parques naturales del río Senegal.
- Tenéis razón. Así como el Gambia, que es más bajo, ancho y profundo, no ofrece dichas dificultades. En este río los buques de mayor porte navegan muchas millas como en alta mar. ¿Es exacto?
- Sí, señor.
- Pues limplad vuestra carabina.
- Limerick se encogió de hombros, y acercándose al camarote del capitán, preguntó en vez alta: —¿Habéis oído?
- Sí, respondió desde dentro la voz de Roberto.
- No os supuse tan cercano, mi buen tío; pero excuso convidaros, dijo Héctor.
- Gracias.
- ¿Qué hacéis ahí?
- Busco el medio de dejar á un cazador satisfecho hasta la saciedad lo más

- pronto posible. Sin embargo, no será en el Gambia.
- ¿Y dónde mejor? Aquí son más numerosas que en parte alguna las manadas de elefantes y de gacelas.
- Lo sé.
- Aquí suelen hallarse rinocerontes leopardos, chacales y hasta jirafas.
- Estoy.
- Monos cinocéfalos, de total inteligencia, que cogidos en trampas é instruidos por Limerick, nos servirían el té y la cerveza.
- ¡Honor que me haría feliz!
- Y antílopes á millares, jabalíes de espesa melena, águilas, garzotas...
- Pero sobrino...
- ¿Y qué? No os seduce tanta variedad? ¿Pasaremos indiferentes por tan bello país?
- Pasaremos.
- Dijando sin ver en sus bosques el coloso baobab, cuyo interior horadado alberga tribus enteras.
- ¡Pues!...
- Y los mangles, bananos, sicomoras, tamarindos...
- Ya, ya...
- Los álces, tuberósas, amarantos y

- nicaraguas. ¡Qué hermosa vegetación! Ni siquiera veremos la famosa panicum altissimum, ó yerba de cuatro metros de altura, que cual gigantesco césped...
- ¡Ni siquiera un rastrojo; ni siquiera un insecto, interrumpió el capitán, saliendo á la cámara. Pero confía en mí, que pronto disfrutarás de todo ello sin que alteremos la derrota.
- Héctor guardó silencio, medio resignado, y continuó su tarea, en tanto que Roberto se puso á hojear con Limerick un atlas topográfico de la costa de Africa.
- Poco después Edmundo, que bajaba de cubierta, apareció en la cámara y se acercó á su tío.
- Según acabo de saber, dijo, toda esta costa se halla cercada por una barra de romplentes muy peligrosas.
- Conque romplentes, ¿eh? Interrumpió Héctor; pues no son ellas obstáculos para fondear en cualquier punto, sino caprichos de nuestro tío.
- ¡Cómo!, exclamó Edmundo comentando la oración, ¿as romplentes son caprichos del capitán?

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla

VAPORES DE LA COMPANIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Traosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartal, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleo, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibatzábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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 entre Bayona y Burdeos.—Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.
 Para más informes: oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

Servicios de la Compañía Trasatlántica

Línea de Filipinas.

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 27 Marzo, 24 Abril, 22 Mayo, 19 Junio, 17 Julio, 14 Agosto, 11 Septiembre, 9 Octubre, 6 Noviembre y 4 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 23 Enero, 20 Febrero, 19 Marzo, 16 Abril, 14 Mayo, 11 Junio, 9 Julio, 6 Agosto, 3 Septiembre, 1 y 29 Octubre, 26 Noviembre y 24 Diciembre, directamente para Singapore demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de New-York. Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 27 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasbordo en Puerto Méjico, así como para Tampico con trasbordo en Veracruz.

Línea de Venezuela Colombia.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico 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. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curaçao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

Línea de Buenos Aires.

Servicio mensual saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires; el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona, y accidentalmente Génova. Cominación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias, Fernando Póo.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

Regreso de Fernando Póo el 2, haciendo las escalas de Canarias, y de la Peñínsula indicadas en el viaje de ida. Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportadores.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el servicio de Comunicaciones Marítimas. Servicios Comerciales.—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

Línea de Cuba Méjico.

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 18, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios especiales para camarotes de lujo.

Julián Pescador Sastrería Militar y Paisano.
 Rambla de Santa Mónica, 9, 1.º
 BARCELONA

Especialidad en los uniformes de la Marina de guerra y Compañía Trasatlántica. Grandes rebajas y economías para las clases subalternas. Impermeables á medida y trajes y abrigos para señoras y niños.

¡OJO! Los mejores médicos aconsejan á sus enfermos para curar herpes, sífilis, llagas en las piernas y garganta, dolor en los huesos, eczemas, manchas, escrófulas, granos, caspa, grietas en las manos, sabañones, almorranas, etc.

EL MEJOR DEPURATIVO DE LA SANGRE
Jarabe VERDU Demulcente
 Pomada curativa VERDU (Curación externa.)

Depósito é instrucciones: 22, ESCUDILLERS, 22, FARMACIA :: Barcelona.
 DE VENTA EN MADRID: Farmacia Gayoso, Arenal, 2.

ESCUELA NAVAL MILITAR
 Academia Condo.—Plaza del Rey, 6.

Preparación para la convocatoria de 1913 y sucesivas, con inclusión de asignaturas del bachillerato que se exigen. Clases particulares y colectiva á cargo de antiguos preparadores de la Armada. Pídase reglamentos.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., metraladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-In-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Aarrow-In-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Gulpuzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knet, para proyectiles; polígonos de Eskmasla y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-In-Furness: «San Paulos», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 1.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Kator», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasá», buque de combate de 15.200 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuser» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 70 buques de distintas clases.

J. DALMAU MONTERO, S. en C. AL EJÉRCITO ESPAÑOL

FÁBRICA DE ARTÍCULOS MILITARES
 de Hijo de B. Castells (Genaro)

CASA FUNDADA EN 1834

Despacho: Escudillers, 17.—Fábrica: Ferrer de Blanes, 6 y 8 (Gracia)

BARCELONA

GALONERÍA, CORDONERÍA, BANDERAS Y ESTANDARTES

UNIFORMES para DIPLOMATICOS, Administración, Ordenes Militares y Civiles, y toda clase de bordados en oro y plata.
 ESPECIALIDAD en CONDECORACIONES nacionales y extranjeras, MEDALLAS, DISTINTIVOS y VENERAS para Corporaciones, Ayuntamientos, Academias, Concursos, Exposiciones y Sociedades deportivas.
 SABLES, ESPADAS, BOTONES y demás objetos de metal.
 Construcción de correaes, mochilas y roses.
 Hilo y materiales para bordar, de oro y plata finos.

Antigua Casa Rosell
 FUNDADA EN 1837

SUCESOR
R. ALSINA Y AMILS

Plaza Palacio, 13, Barcelona
 Teléfono 2.512

Instrumentos de precisión para Ciencias, Artes, Marina, Industria

Observación de cronómetros y compensación, á bordo, de los compases THOMSON (Kelvin) á cargo de personal competente.
 Representantes exclusivos de la casa
KELVIN JAMES WHITE
 de GLRSCOW

Taburetes de hierro comprimido

Estos muebles no son más pesados que los de madera, siendo sin embargo de una resistencia mucho mayor. Para el servicio en la Marina como en el Ejército son los más á propósito.

VENTA EXCLUSIVA *Granfrey* BARCELONA :: TRAFALGAR, 25

Pistolas automáticas Victoria

Calibres 6,35 y 7,65

Arma de trabajo mecánico muy notable, de absoluta solidez, de extraordinaria precisión.

Eduardo Schilling (S. en C.)

MADRID Alcalá, 14 BARCELONA Fernando, 22 VALENCIA Paz, 13

EL SIGLO XX
 Fuencarral, 6, Madrid

Aparatos para luz eléctrica: Vajillas de todas las marcas: Cristalerías: Lavabos y objetos para regalos.

Diario de la Marina

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

Madrid: Un mes, 1,50 ptas.; trimestre, 4,50; semestre, 9; año, 18.
 Provincias: Trimestre, 5 pesetas; semestre, 10; año, 20.
 Unión postal: Año, 60 pesetas.
 Extranjero: 70 pesetas.

Número suelto: 5 CENTIMOS

ANUNCIOS

Estos deben ser por lo menos para tres meses; tomándose los por seis ó por un año se hará una bonificación del 5 y 10 por 100, respectivamente.
 Los cobros se hacen siempre anticipados y directamente por esta Administración.
 Los pagos en valores declarados, giro mutuo ó postal.
 Los señores anunciantes que por la índole especial del reclamo sólo desearan el anuncio por un mes ó días determinados, se insertarán á razón de 0,15 pesetas línea sencilla y diaria plana.
 Comunicados ó informaciones á precios convencionales.

Librería y Tipografía Católica

Colección F. T. D.—Libros de enseñanza.

NEUA EDICIÓN.—Geografía atlas ó nuevo curso de Geografía general Segundo grado para uso de colegios de primera y segunda enseñanza, de las escuelas especiales, Institutos, etc.

En los primeros capítulos se estudia la geografía astronómica, la física, la política y la económica; sigue el estudio de cada parte del mundo, y el más detallado y completo de Europa. De España estudia la geografía física, la etnográfica, la histórica, la política, la descriptiva y con muy particular extensión la económica; dedica un capítulo á las colonias españolas y otros á los diversos ramos administrativos. Ilustran la obra, haciéndola lo mejor en su género, 4 mapas policromados, de ellos tres de Asia, tres de Africa, cuatro de América, tres de Europa física, el de cada una de las principales naciones europeas y doce de España, mereciendo mención especial el agrícola, el industrial y el de vías de comunicación. También el de las nuevas posesiones de España en Africa. Un volumen en 8.º mayor, contiene 82 páginas de geografía general y 56 de particular de España. Precio, 5,50 pesetas.
 Edición especial para América, sin la parte de España, 4 pesetas.

DIRIGIRSE Á
 D. Miguel Casals -Pino, 5. Apartado 231.
 BARCELONA

MIGUEL GALVEZ
 Cruz, núm. 1.—Madrid.

Compro toda clase de sellos fiscales de Fernando Poo, Guinea y Elobey, desde 1896 á 1907, nuevos ó usados.
 También compro toda clase de sellos para coleccionar.
 Dirigir muestras con precios.