

MARINA MERCANTE

No es posible ocultar que las clases profesionales de la Marina mercante se hallan disgustadas por recientes disposiciones emanadas del ministerio de Marina...

Los periódicos y revistas que en diversos puertos del litoral de la Península se publican por las Asociaciones de dichas clases, reflejan con amargura ese descontento que tiende a entibiar su afecto por la Marina de guerra...

Lo que unido a otras determinaciones onerosas haciendo prevalecer los intereses de los navegantes sobre los de dichas clases, tales como la próxima concesión del embarque libre a los patrones, que redundará en perjuicio de los pilotos, está causando un efecto que la lleva a abominar de su dependencia de la Marina de guerra hasta el extremo de decir que después de sacrificarse por existir entre las dos Marinas íntimos lazos de amistad...

Ciertamente que los motivos de queja por los efectos de las disposiciones citadas tienen más de apariencia que de realidad, pues en este último concepto son insignificantes hasta ahora los perjuicios causados a estas clases de la Marina del comercio...

En cambio tienen el alcance suficiente para que en un artículo de La Marina Mercante Española que se publica en Alicante y firma M. Heres, se diga:

«Estos son los resultados alcanzados por todos aquellos que son partidarios de la unión de las dos Marinas. Acabemos por desengañarnos, compañeros, que todo lo que se ha trabajado por la unión de las dos no ha servido nada más que para beneficio a los marineros de guerra y perjudicarnos a nosotros mismos. Es preciso que cambiéis de parecer, como yo he cambiado, y así de ese modo, trabajando todo lo que buenamente se pueda, podremos conseguir, en lugar de la unión de las dos Marinas, la más rápida y pronta separación.»

«Urge protestar de estas Reales órdenes y colocar a los marineros mercantes en la situación que honradamente les pertenece, pues, en el caso contrario, agobiados por el hambre, nos veremos obligados a cambiar el honoroso nombramiento de piloto de la Marina mercante española por la manta y remington, y dedicarnos a rezar padrenuestros por los caminos.»

Nuestro afecto por la Marina mercante, cuyos intereses defendemos en la prensa con la misma medida de energía que los de la Marina de guerra y nuestra imparcialidad nos fuerzan a no soslayar por mástitimo esta cuestión enojosa para nosotros, por lo mismo que se ventilan en ella antagonismos de dos entidades que nos son por igual queridas, que deben vivir en la más estrecha unión, para lo cual es preciso asimismo el deslinde perfectamente definido de funcionamiento, si han de depender ambas de un mismo ministerio como parecen exigirlo en el momento actual de transición todas las circunstancias.

Ajustado a ese criterio, que debe ser el del actual ministro de Marina desde el momento que ha hecho suyas las conclusiones del Congreso marítimo, y aceptado la creación de una Dirección de la Marina mercante autónoma, debe legislarse, mientras ésta no se implanta, para dicha Marina, en lo que actualmente depende del ministerio del ramo; pues no se concibe que se mantengan otros puntos de vista que no concuerdan a facilitar que sea pronto un hecho la organización de dicha Dirección, por la cual se muestra tanto afán de que se establezca dentro del ministerio de Marina.

De otro modo es dar armas a los enemigos para combatir este proyecto que no se ha realizado ya por ser ese Centro el designado para reunir la gestión de la Navegación comercial diluida por otros varios, pues si no fuera así desaparecerían las dificultades que hoy parecen inevitables.

Se impone por lo tanto en cuanto se refiera a la Marina mercante un criterio fijo, mucho tacho y sobre todo estar prevenidos contra las influencias de quienes con mucha suavidad pero mala intención procuran el dividio e impera para salirse con la suya y dominar en absoluto a los profesionales que tripulan los buques del comercio; y si los aludidos tuvieran la seguridad de poder hacerlo dentro del ministerio de Marina, cesarían las dificultades que hoy existen para el establecimiento en él de esa dirección; por lo que es muy discutible si conviene o no a la Marina de guerra que se tome su nombre y su casa para patrocinarla y albergarla, aceptando responsabilidades ante la opinión en una gestión en la que ha de tener la menor posible ingerencia.

Los submarinos franceses

Los despachos telegráficos de Tolón alarmaron al público francés. Súpose, en efecto, que, de repente, en virtud de órdenes improvisadas del ministerio de Marina, acababa de ser suspendida la construcción de seis de los 18 submarinos comenzados en aquel puerto militar.

Igual debición se había tomado, según se decía, respecto al de Cherburgo, suspendiendo las obras en los cinco que allí se construían. Una y otra resolución no se las explicaba el público, que llegó a creer que lo que se quería era sustituir los tipos adoptados por otros nuevos.

Finalmente, para salir de dudas, se hicieron preguntas en la prefectura marítima de Tolón, y resulta que allí no se sabía una palabra del asunto, que no se habían suspendido semejantes obras, ni era posible hacerlo, dado lo adelantado de las mismas.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

La fuerza motriz en los buques modernos

Cualesquiera que sean las condiciones de un buque de vapor, la más importante, después de la seguridad, es la utilización de la fuerza motriz que desarrolla. Sabido es que hoy el desideratum de la Marina de gran velocidad es ese, y que los trasatlánticos no han podido alcanzarla sino con máquinas de treinta a cuarenta mil caballos.

Una fórmula clásica permite calcular la fuerza mecánica en caballos de vapor de 75 kilogramos que puede obtenerse, conociendo la velocidad dada, en millas, y la sección en metros cuadrados, inmersa del buque; que no puede menos de resultar un término medio aproximado en la mar, donde todo es tan variable; pero en la práctica corriente, basta y sobra.

Esta fórmula ha sido sobrepasada muchas veces en ciertos grandes trasatlánticos rápidos, de donde se deduce que la fórmula no se aplica sino en los casos de velocidades mayores de 18 a 20 millas, y que aun así, hay resistencias todavía desconocidas y un gran desgaste de fuerzas, supuesto que no cabe admitir errores de cálculo o de construcción en los grandes maestros del arte naval.

La fórmula clásica está perfectamente comprobada en la fuerza desarrollada en La Lorraine y La Sabina, lo que demuestra: 1.ª Que la fuerza de máquina en estos vapores está bien utilizada, como ya se había demostrado anteriormente en La Touraine, La Bretagne y Le Chanzy, y 2.ª Que cuando todo está bien calculado en el estudio y en la construcción no hay lugar a desdénar la fórmula indicada para calcular la fuerza de máquinas deseadas.

En el caso de La Touraine y de La Sabina para una velocidad de 20 millas la fórmula asigna exactamente una fuerza de 15.500 caballos, medida en el indicador en los pistones motores; y es justamente el término medio que acusa la fuerza real en ambos buques.—X.

POLITICA

Moldes nuevos

Ahora no es la opinión pública quien lo dice y los periódicos quien lo refleja, sino un Consejero de la Corona: «Es preciso romper los moldes viejos.» Así, sin ambages ni rodeos, parece que se expresó ayer el Sr. Moret en pleno Consejo de ministros.

Pero... ¿qué se entiende por romper los moldes viejos? El mismo ministro de la Gobernación contesta: «El mismo tiempo que antes se perdía en discusiones políticas, muchas veces estériles, hay que dedicar ahora a procurar la mejora de los intereses materiales del país.»

Si eso se cumpliera, la situación actual sería eterna o poco menos, porque habría tropezado con el mejor de los programas. Los vientos soplan ahora de este lado, y posible es que sí se mantengan algunas semanas disparan la certazon política que se cierne sobre el partido liberal.

Se trata nada menos que de establecer el crédito agrícola, resolver el problema agrario, transformar el impuesto de consumos, crear las zonas militares y reconstruir la escuadra. Programa tan seductor ni se ha visto ni verá.

Si estos moldes nuevos se utilizan pronto, poco puede importarnos que se disgusten los partidarios de los antiguos. Sin duda el Sr. Moret ha comprendido que el mejor sistema de afirmar la política liberal es hacer y no decir, y se propone ahora entrar resueltamente por el camino de las verdaderas y trascendentales reformas... Operibus crede et non verbis.

El primer efecto de semejantes manifestaciones ha sido favorable entre la masa general y el cuerpo de cores; entre las oposiciones lo es de contrariedad y estupor.

Posible es que lo que no ha ocurrido en tantos meses como llevan de estéril dominación los fusionistas, suceda en un minuto, y como lo que el país anhela es que se aproveche el tiempo, la opinión sana e imparcial está en el caso de exclamar: «Hágame el milagro, aunque lo hiciera el diablo...» dicho sea con todos los respetos debidos, o como dijo el otro: «Para luego es tarde.»

LOS CABLES SUBMARINOS EN TIEMPO DE GUERRA

Gracias a la cortesía de lord Reay, presidente del Instituto de Derecho Internacional, ha podido el corresponsal del Morning Post en Bruselas telegrafiar el texto de las conclusiones aprobadas por el Instituto respecto a los cables submarinos en tiempo de guerra. Son estas:

1.ª Se declara inviolable todo cable submarino que enlace dos territorios neutrales. 2.ª El cable de comunicación entre dos territorios beligerantes, o dos porciones de territorio de uno de los beligerantes, puede ser cortado en cualquier punto menos en las aguas territoriales, o en las neutrales de todo territorio neutralizado por declaración conforme con el art. 4.º del Tratado de París de 1894. 3.ª El cable de enlace entre un terreno neutral y el de uno de los beligerantes, no puede, en ningún caso, ser cortado en aguas territoriales o neutralizadas dependientes de un territorio neutral. En alta mar, dicho cable puede cortarse únicamente en caso de bloqueo efectivo y dentro de los límites de la línea de bloqueo. Este cable puede cortarse siempre en el territorio y en las aguas territoriales del enemigo hasta una distancia de cuatro millas marinas de la línea de bloqueo. 4.ª La facultad concedida a un territorio neutral de transmitir despachos no debe convertirse en asistencia de guerra desleal y manifiesta prestada a una de las partes beligerantes.

de cortarse únicamente en caso de bloqueo efectivo y dentro de los límites de la línea de bloqueo. Este cable puede cortarse siempre en el territorio y en las aguas territoriales del enemigo hasta una distancia de cuatro millas marinas de la línea de bloqueo. 4.ª La facultad concedida a un territorio neutral de transmitir despachos no debe convertirse en asistencia de guerra desleal y manifiesta prestada a una de las partes beligerantes.

REPOBLACION

«Crescite et multiplicamini»

A pesar de que en el fondo es una sencilla noticia telegráfica, parece en la forma que se trata de uno de esos vulgares acertijos sobre la letra m en los tan entretenedos como cursis juegos de prendas de las veladas de Cachuvin, donde siempre hay niñas casaderas que echan a diestro y siniestro el anzuelo, y se apura la letra todo lo posible... «De Southampton ha salido un barco cargado de...»

Y no es de melones, ni de mariposas, ni de marmotas, ni de mirimiques, ni de morrongos, ni de cuantas cosas principiando con m se le pueden ocurrir al más listo, sino de... mujeres. Si, amados lectores: el cable lo ha transmitido ayer mismo: «De Southampton ha salido, no uno, sino varios barcos, para el Africa del Sur, cargados, no de razón, que es flete averiable, sino de mujeres, y se calcula que en todo lo que va de mes han salido para dichas latitudes la friolera de 5.000.

¿Que para qué las quieren allí? Pues... para eso, para repoblar aquellas tierras; así es que la mayoría de ellas son jóvenes y bonitas. Efecto de la guerra angloboer en el Africa del Sur, ha quedado todo, como suele decirse, mango por hombre; y no es que falten los hombres, sino que escasean las mujeres, principalmente las aptas.

Tan escasas, que aquello ha venido a ser un Paraíso terrenal para las hijas de Eva, que acuden allí como... (y sigue la m) «moscas» cada cual con su correspondiente manzanita para ver si consiguen engatusar a los Adanes de aquellas latitudes. En cuanto ha cundido la noticia de que hay un punto en el globo terraqueo, donde escasean las mujeres, se ha puesto en comoción el bello sexo de las cinco partes del mundo y acuden a las Agencias de emigración millares de peticiones. Junto con la noticia de la expedición femenina de Southampton, se lee en los periódicos otra de carácter completamente opuesto; la de que en Australia hay tal abundancia de conejos, que constituyen una verdadera plaga, hasta el punto que aquel Gobierno, complaciendo a los agricultores, se dispone a ofrecer un premio de 50.000 libras esterlinas (1.250.000 francos) al dichoso montañés que descubra la manera de destruir tan abundante roedor.

Es indudable que en cuanto llegue al Africa del Sur el barco de Southampton, cargado de mujeres, serán recibidas en palmas por aquellos tan escasos como felices habitantes, que abriendo los ojos irán escogiendo sus respectivas esposas diciendo: ésta quiero, ésta no quiero, fundando de nuevo sus hogares en paz y en gracia de Dios.

De ese modo, a la vuelta de pocos años, el Transvaal y Orange surgirán de nuevo, y no quedará rastro de los pasados desastres.

Abel Imart.

DESPOTISMO RUSO

A pesar de las buenas tendencias del Czar, que desea para todos sus súbditos un ambiente de modernismo y libertad, el Gobierno ruso no puede curarse de su inclinación al despotismo y ahora trata de vejar hasta el extremo límite a la Finlandia.

Las pocas libertades que disfrutaba el pueblo finlandés acaban de ser suprimidas de golpe y porrazo mediante un decreto muy severo que acaba de publicarse.

A Finlandia no le queda ya ninguna libertad ni ningún derecho, quedando ya privada de todos sus frenos. El mismo telegrama que comunica estas noticias expresa que será tratada en adelante lo mismo que Polonia.

Como es natural, todo esto contribuye a mantener en Rusia el espíritu revolucionario que se subleva ante esos despotismos, aun recayendo en los finlandeses.

LOS OBREROS DE MAR EN INGLATERRA

Después de concluído estudio, los mecánicos, artesanos y obreros de los varios arsenales del Estado británico han redactado una exposición solicitando mejores condiciones de trabajo y aumento de salarios, así como una definitiva revisión de las tarifas de premios por antigüedad.

Dicha exposición ha sido ya entregada a los respectivos jefes de taller para que la cursen al Almirantazgo; y parece que Mr. Arnold Forster ha prometido visitar en breve plazo los astilleros en nombre de sus colegas, oyendo las explicaciones de los obreros comisionados que acuden a su presencia.

La citada promesa ha producido excelente efecto entre los operarios, los cuales están persuadidos de que el Almirantazgo, tomará en cuenta la mayor parte de sus pretensiones, fundadas tanto en la justicia, como en el hecho de que en el extranjero hace años que se trabaja en las condiciones reclamadas ahora por los operarios navales del Reino Unido.

DE INDIA A PERSIA

Creer los ingleses, no sin fundamento, que habrá en San Petersburgo y Moscú una explosión de ira al saber que la prolongación Quetta Nushki de la red ferroviaria indostánica ha dado otro paso para convertirse pronto en realidad.

En efecto, no sólo está concluído el trazado de dicha prolongación, sino que lord Curzon ha aprobado ya en todos sus detalles el proyecto a él sometido por el ingeniero en jefe, mister John. Mientras no recayó esta aprobación pudo suponerse un aplazamiento hasta que mejorase la situación financiera del Gobierno de Calcuta; pero la feliz llegada de la monzón ha suprimido esta dificultad, puesto que hay motivos fundados para creer que el próximo año será la cosecha más que mediana.

Además, el coste de las obras es algo módico y es probable que la explotación le amortice en poco tiempo. La sección más cara, debido a lo accidentado del terreno, es la que forman las cincuenta millas primeras; pero las restantes no ofrecen inconveniente alguno, y lo propio, según parece, ocurre en la restante de vía hasta la frontera persa.

FRANCIA NOTAS NAVALES

Por orden del ministro de Marina han sido movilizadas el torpedero de alta mar Mangini y la división de torpederos de la defensa móvil de Lorient, uno y otra al mando del capitán de fragata Lallement.

Los torpederos embarcaron rápidamente víveres, carbón y municiones, completando sus equipajes con auxilio de los buques de reserva, zarpado para Quiberon, donde ejecutarán, durante algunos días, varios ejercicios de ataque de los puertos del litoral.

REPOBLACION

«Crescite et multiplicamini»

El Guejdon ha efectuado pruebas en ruta libre a la velocidad de 10.000 caballos, siendo perfecto el funcionamiento de las máquinas y calderas Nioclause, cuyo consumo fué de 750 gramos por caballo.

Dentro de pocos días dicho buque procederá a hacer pruebas a toda máquina.

Los obreros del puerto militar de Brest van a dirigir una razonada protesta al ministro contra la huelga que les ha sido impuesta. Tratan también de pedir que sean repuestos 200 obreros titulares. La huelga forzosa debe comenzar el 1 de Octubre.

En la rada del mismo puerto se ha producido una colisión entre el torpedero 161 de la defensa móvil y la canoa del comandante del crucero ruso Kreisser, que iba viniendo a la vela.

A consecuencia del choque fué destruída la popa de la canoa y también las bordas. Tres marineros rusos se tiraron al agua, siendo recogidos por la tripulación del torpedero.

La canoa será reparada en el mismo puerto de Brest.

Los franceses en España

El periódico oficial francés ha publicado un resumen estadístico relativo a la suma de capitales franceses colocados en el extranjero, y resulta que después de Rusia, el país donde los franceses tienen empleada mayor cantidad de dinero, es España. Esto por sí solo es suficiente para explicar el afán que ahora les ha entrado a nuestros vecinos transpirenaicos de consolidar su amistad con España.

Los capitales franceses empleados en Europa son: En Rusia, 6.996 millones de francos; en España, 2.974; en Austria, 2.850; en Turquía, 1.818; en Italia, 1.430; en Inglaterra, 1.000; en Portugal, 900; en Bélgica, 800; en Suiza, 455; en Holanda, 200; en Mónaco, 158; en Alemania, 85.

Eta estadística es poco satisfactoria para nuestro orgullo nacional, pero muy expresiva para el estudio del problema de las alianzas internacionales.

EXTRANJERO

(POR TELEGRAFO) El "Marseillaise", con averías.

Durante las pruebas del nuevo crucero Marseillaise una de las hélices tropezó con las restas de un naufragio, ocasionándose graves averías en la máquina y mayores todavía en la indicada hélice, según han dicho los buzos.

Lord Beresford en Nueva York.

El ministro de Marina, Mr. Moody, ha ordenado al comandante jefe del arsenal de Nueva York que guarde toda clase de consideraciones a lord Charles Beresford durante su estancia en esta ciudad.

El trust del Atlántico.

Afirmase que en la próxima semana se emitirán los títulos del 4 1/2 por ciento del trust de navegación.

Mr. Griseow, de la American Line, estará aquí al frente de la combinación, y Mr. Wilder, administrador de la Línea Weyland, será el administrador general en Europa. Los señores Ismay, Gri-cow y Pirrie, y otros interesados en el negocio han celebrado conferencias diarias con Mr. Pierpont Morgan.

Armada rusa.

Pronto efectuará pruebas en el Mar Negro el submarino inventado por el teniente Kolboasiev. El nuevo crucero de primera clase Pradaya, zarpará en breve de Cronstadt para el Extremo Oriente. Se ha alistado en dicho puerto el otro crucero de segunda Dugith, que está también a Oriente de buque escuela.

NIEBLA QUE SE DISIPA

Ha sido preciso que a los barceloneses se les agasasen todas las fiestas, y que el efecto moral de la presencia de los refuerzos enviados a la Ciudad Condal se haya dejado sentir entre los discolos para que el Gobierno se decidiera a abrir un poco la mano en el estado de excepción a que se encuentra desde hace tanto tiempo sometida aquella capital.

No se sabe si espontáneamente el gobernador civil de Barcelona telegrafió al ministro de la Gobernación lo siguiente: «Recibidos refuerzos pedidos, puede levantarse suspensión de garantías.» Con esta especie de permiso de su subordinado, el señor Moret propuso en el Consejo de ministros celebrado ayer que se refina por quinta o sexta vez la Junta de autoridades en Barcelona y que ésta acuerde lo que se debe hacer.

parece seguro que dicha Junta acordará levantar inmediatamente el estado de guerra, lo cual no quiere decir, ni mucho menos, que se alee la suspensión de las garantías constitucionales.

Existe el peligro de una huelga general y el temor natural de que surja el conflicto obrero. Si las autoridades de Barcelona asumen la responsabilidad de esos temores, entonces el Gobierno, como Pilatos, se lavará las manos y volverá a su normalidad la capital de Cataluña.

Realmente, al Gobierno no se le puede exigir más. Tantea el terreno para ver si está firme; consulta a las autoridades y adopta precauciones antes de decidirse. Si los conservadores hubiesen hecho lo propio cuando en Barcelona se salían de quicio todos los exaltados, no habrían tenido

tantos disgustos en aquella industriosa región.

Es de presumir que cuando Barcelona entre de nuevo a la vida constitucional, se habrán disipado los nebulos que todavía flotan en la atmósfera, y que se borrarán para siempre las prevenciones y desconfianzas que el Poder central abriga respecto al espanolismo de los catalanes.

Desde Londres

23 Septiembre.

No ignoran mis lectores que, por orden del Almirantazgo, se han verificado en los últimos meses repetidas pruebas para apreciar la adaptabilidad del combustible líquido a las calderas de los buques de guerra ingleses. Dicho combustible, es en vista del resultado de las indicadas pruebas, se reformarán las calderas de uno a dos acorazados de la escuadra del Canal para utilizar en las mismas el petróleo en vez del carbón o, cuando menos, para emplear junto con éste cierta cantidad de aceite mineral.

No discutiremos la posibilidad de que ésta combinación produzca alguna economía; pero sí creo que se obtendrán mejores resultados si, en vez de adoptar al nuevo uso las calderas ya existentes, se construyeran otras nuevas adecuadas a la combustión del petróleo, ó, en último término, del petróleo y carbón combinados, ó del carbón solo.

Está, generalmente, admitida la creencia de que es muy limitada la producción del último combustible en Inglaterra, suponiéndose que no podrá durar más de doscientos ó trescientos años, y aunque nadie ha capaz de asegurar que en aquella lejána fecha deba ocurrir, es de sentido común, en el supuesto de que el petróleo sea el combustible superior, é limitadas sus existencias, que lo propio sería construir calderas para el empleo de aceite mineral con la mayor eficiencia posible, y servirse del carbón sólo en concepto de auxiliar.

En Hobb's Point se han verificado, con éxito inenarrable, las pruebas de máquinas sobre amarras del crucero acorazado Essex, construído en los astilleros de Pembroke. Las mencionadas máquinas, de 22.000 caballos de fuerza, proceden de la casa John Brown hermanos y Compañía, conocidos ingenieros y constructores navales del Clyde.

El Essex pertenece a la clase County, y se cree que en las pruebas a toda máquina alcanzará la velocidad de 23 nudos por hora. Sus calderas son del sistema Belleville, tipo económico. Tan luego esté dispuesto para ello, pasará el citado buque a practicar en Devonport pruebas de máquinas y artillería, regresando posteriormente a Pembroke, donde se alistará, para la mar. No se ha fijado fecha para su ida a Devonport, aunque se presume que no podrá efectuarse hasta fines del presente año.

La de 28 de Octubre se le señalará para la botadura de otro crucero acorazado, también de la clase County, el Cornwall, cuyo casco se ha construído en los astilleros de Pembroke, y cuya maquinaria se encargó a los señores Hawthorn, Leslie y compañía, de Newcastle-on-Tyne. Dichos señores han mandado ya a Pembroke muchas piezas de máquina y están activando todos los trabajos para que pueda efectuarse la botadura en el referido día, y según tengo entendido, se instalará abordo del nuevo crucero calderas del modelo Babcock y Wilcox, tan extendido en la armada norteamericana.

Por fin se ha decidido el almirantazgo a adoptar nuevo rumbo para la instrucción de mar de los aspirantes, y ha mandado que se aliste en el arsenal de Chatham el crucero de segunda clase Isis, que, en lo sucesivo, servirá de auxiliar al Britannia en Dartmouth.

El primero de los dos buques indicados ha sido repostado en Chatham y provisto de armamento moderno, lo cual le convierte en medio adicional de instrucción práctica de mar para los aspirantes más adelantados del Britannia.

Manda al Isis Mr. Godfrey H. B. Mundy, cuyas especiales circunstancias son garantía cierta de que el nuevo buque suplirá con gran ventaja a los dos que hasta sirvieron para el objeto que aquí viene a llenar.

Los dos buques a que acabo de referirme eran el Waves, pequeño yate a vapor, de 808 toneladas de desplazamiento; comprado por la Armada en 1874, y el sloop Racer, de 970 toneladas, construído en 1894, y con armamento ya hoy muy anticuado. Excuso decir que el Isis reúne muy superiores condiciones bajo todos conceptos.

Háblase mucho estos días del próximo viaje de S. A. R. el duque de Connaught a la India, citándose el nombre del acorazado Renown como buque indicado para conducir al regío personaje.

El Renown forma parte en la actualidad de la escuadra del Mediterráneo, al mando del almirante Sir Compton Dornville; estuvo en Devonport de buque insignia, y en este concepto salió de aquel puerto con la escuadra mandada por Sir John Fisher con destino a las Indias occidentales; y con igual categoría pasó al Mediterráneo cuando Sir Fisher asumió el mando de esta última escuadra.

Siempre ha tenido el Renown fama de muy confortable, en cuanto se refiere a alojamiento y a la merecida también como buque a vapor de los más eficientes; por lo cual ha sido a mi juicio, muy acertada la elección, tratándose de los ilustres personajes que de un momento a otro embarcarán a su bordo.

Regalo al duque de los Abruzzos en Málaga

El Sr. D. José Ranea, aprovechando la estancia en Málaga del señor duque de los Abruzzos, ha tenido la atención de regalarle dos curiosas fotografías, una de ellas con el retrato de los padres del Príncipe D. Amadeo de Saboya y doña María Victoria, esta última en ciá, y que dió a luz a los pocos días al intrépido explorador, nuestro ilustre visitante.

En la otra fotografía aparece el Rey don Amadeo de Saboya, rodeado del presidente del Consejo de ministros y ministro de la Guerra D. Francisco Serrano Domínguez, del de Marina D. José María Beranger, del de Gobernación D. Praxedes Mateo Sagasta, del de Hacienda D. Segismundo Moró y Pedregal, del de Estado D. Manuel Ruiz Zorrilla, del de Gracia y Justicia D. Augusto Ulla, del de Ultramar don Cristino Martos Balvi y del de Fomento don Abelardo López de Ayala.

Ambas fotografías van colocadas en preciosos marcos adquiridos en la casa del señor Vilchez.

El Sr. Ranea, ha hecho entrega del curioso regalo al duque de los Abruzzos, adjuntándole la siguiente dedicatoria, impresa en brillante cartulina:

«José Ranea Ibáñez ruega á S. A. R. el duque de los Abruzzos...»

CUENTO

IDEA Y FORMA

«La campana de un reloj lejano daba las dos de la madrugada; en el silencio augusto de la noche...»

El literato, con los ojos apoyados sobre la mesa, meditaba la idea hasta entonces formada y la mano obediente habían ido dejando en aquellas líneas negras y desiguales un reguero de sensaciones exquisitas...

Yo soy el invisible anillo que sujeta al mundo de la forma al mundo de la idea.

Con rabia tiró la pluma el literato y empezó á soñar. La veía. Allí estaba; divinamente hermosa sin ser coqueta, altiva y no soberbia, creyente sin ser fanática, ilustrada y no bachillera, amorosa sin ser provocativa, dócil y no servil, buena sin aspirar á tanta... Y edificando más y más con los fantásticos materiales que proporciona una imaginación calenturienta...

Las primeras luces del alba abríanse paso poco á poco en el horizonte como fuerzas avanzadas en descubierta.

CONSEJO DE MINISTROS

NOTA OFICIOSA

Al terminar el Consejo celebrado anoche en la Presidencia se facilitó á los periodistas la siguiente Nota oficiosa: A propuesta de los respectivos ministros se aprobaron los siguientes expedientes: De Guerra.—Sobre exención de subasta para la provisión de víveres en el Hospital Militar de Vitoria.

El presidente dió lectura de una exposición que le dirigen las Asociaciones de vinedultores de la ribera del Duero, relativa á la crisis que atraviesa la referida clase. El Consejo acordó pasará á examen del ministro de Hacienda para que propusiese las medidas procedentes.

«necesidades del territorio y á ventajas para el Ejército. El ministro de la Gobernación dió cuenta del resultado de la información abierta para la transformación posible del impuesto de consumos...»

También se ocupó el Consejo con interés y recomendó á los ministros de Hacienda y Agricultura, el estudio especial de la situación que atraviesa la industria de elaboración del corcho...

El Consejo, después de oír atentamente este relato, deliberó acerca de los remedios que deberían aplicarse á un estado de cosas que los requiere inmediatos y efectivos, cuya deliberación se reasumió en los siguientes acuerdos: Aprovechar la época del invierno y el reposo de la cuestión agraria durante esta estación para someter al Parlamento y llevar á la práctica una serie de medidas que produzcan como resultado:

1.ª Dar á las clases obreras fácil acceso á los Tribunales de justicia, á fin de que procedan con arreglo á los medios legales. 2.ª Facilitar el modo de registrar los contratos de trabajo.

Y 3.ª Procurar á las clases agrícolas y jornaleras, con especial cuidado, los medios de llegar á trabajar por su cuenta la tierra, participando, ya en la propiedad, ya en el arrendamiento, ya en los usufructos comunales.

Los ministros de Gracia y Justicia, Agricultura y Gobernación quedaron encargados de preparar estos proyectos, invitando á tomar parte en ellos, por sus especiales conocimientos y experiencia en el crédito agrícola, al duque de Veragua.

Acercos de la transformación del impuesto de consumos y del problema agrario hubo alguna discusión en el Consejo, que bastó para poner de relieve las dificultades con que ha de luchar el Gobierno para llevar á la práctica el pensamiento del Sr. Moret.

Respecto á las zonas militares, el propósito del Gobierno es establecerlas en los puntos de menor población habiendo pensado por esto el ministro de la Guerra en llevarlas á las provincias de Albacete, Ciudad Real y Extremadura.

De la situación actual de Barcelona se habló poco. Leído un telegrama de aquel gobernador en el que manifiesta que, recibidos los refuerzos pedidos, puede levantarse la suspensión de garantías constitucionales se acordó telegrafiar para que se reúna la Junta de autoridades y se cree que ésta acordará levantar el estado de guerra.

Hecho esto, el Gobierno se tomará algunos días para resolver si procede ó no restablecer también las garantías constitucionales.

Después de la hora oficial han cerrado hoy: Exterior español: 87,72. 3 por 100 francés: 100,10.

Exterior español: 86,75. Los judíos rumanos. Londres 27.

La Prensa publica un suelto oficioso diciendo que el Gobierno británico no ha recibido todavía contestación de ninguna potencia á su Nota relativa á los judíos rumanos.

Añade, que el ministro en Londres de dicho Estado declara que su Gobierno no tiene medios para impedir la emigración de los judíos.

Detalles de una catástrofe. Siracusa 26 (11 n.). Van conociéndose nuevos y terribles detalles de los daños ocasionados en Modica por el violento huracán de que dió cuenta un telegrama anterior.

Hasta ahora se han recogido 110 cadáveres y se ignora el número de los que habrán arrasados las aguas del torrente.

Las carreteras y los puentes han desaparecido, y el número de casas hundidas es considerable. Las pérdidas materiales se calculan en muchos millones.

Un periódico afirma que pasa de 400 el número de muertos. Combinación diplomática. Washington 26.

Ya se conoce por completo la anunciada combinación diplomática: el Sr. Tower, embajador de los Estados Unidos en San Petersburgo, ha sido nombrado para Berlín, siendo reemplazado por el Sr. Mac Cormick, que actualmente sirve en Viena; á esta capital va el señor Storer, ministro en Madrid; á Madrid el señor Hardy, ministro en Berna, y se nombra para Berna al Sr. Briant, ministro actualmente en Río Janeiro.

El duque de los Abruzzos. Orán 27. Ayer llegó á este puerto el crucero italiano Liguria, que manda el duque de los Abruzzos.

Este bajó á tierra visitando á las autoridades, las cuales estuvieron luego abordo del crucero á devolverle las visitas.

El Liguria zarpará hoy á las once de la mañana con dirección á Argel.

Rumor desmentido. Londres 27. The Times publica un despacho de Johannesburgo diciendo que en los centros oficiales se declara que carece todo fundamento el rumor relativo á la supuesta cesión á Inglaterra de territorios pertenecientes á Portugal.

El fin del mundo

«¿Qué lastima—dijo la señora—que no se haya hecho siquiera un pozo de 15 ó 16 kilómetros de profundidad! A estas horas sabríamos ya á qué atenernos.»

Según los partidarios de la teoría plutónica, á esa profundidad que usted indica se hallaría ya una temperatura muy superior á la del frío, unos 533°. Para suponerlo así, se fundan en la repetida observación de que á medida que se profundiza á través de las capas terrestres va aumentando la temperatura, á razón de un grado por cada 30 metros, y de ahí deducen que á los 60 kilómetros de profundidad debe hacer un calorito algo superior á 2.000°.

Y á esto... ¿qué dicen los otros? Los neptunianos aseguran que esa atrocidad de grados de calor existentes en el interior del globo sería suficiente para mantener á toda la masa terrestre á una temperatura superior á 1000°, por muy refractarios que fueran al calor los materiales de la corteza sólida. En cuanto al aumento de temperatura, según se profundiza, parece estar probado que lo mismo da perforar la tierra al nivel del mar que en la cúspide de una alta montaña: siempre se observa el aumento de un grado de calor por cada 30 metros. De modo que si profundizásemos hacia el interior de la tierra desde una altura de 8.000 metros (el Himalaya es una verruga de ese tamaño), habría que encontrar en la base más de 250°, y á poco que se arañase por allí la superficie hallaríamos una temperatura muy superior á la calculada según la teoría ignea.

«Pero... ¿y los volcanes? ¿No habíamos quedado en que son chimeneas por donde se desahoga el fuego interior? Opinan los neptunianos que toda erupción volcánica es resultado de reacciones químicas que se desarrollan á poca profundidad de la superficie de la tierra, siendo el agua el principal factor de esos catástrofes. Y hacen observar que los volcanes en plena actividad se hallan generalmente situados en las cercanías de los mares, en los mares mismos ó en la proximidad de grandes lagos.

«¿Y los terremotos? Son debidos á causas muy diversas, cuya explicación sería larga; los clasifican en terremotos volcánicos, meteóricos, eléctricos, cosmogónicos, por enfriamiento, etc.; pero nada de hervidero procedente de la masa ignea central, puesto que la niegan.

«Dios se lo pague! Eos señores me parecen muy discretos, y á su opinión me atengo. Así viviré tranquila, sin temor á que el día menos pensado se resquebraje la película y se acabe el mundo de golpe y porrazo.

«No obstante, amiga mía—contestó el señor N. sonriendo, aun dando por seguro que acertasen los que opinan que la tierra es una bola maciza, no por eso deja de amenazarnos el fin del mundo.

«¿Qué me cuenta usted! La verdad, la especie humana está expuesta á perecer de cualquiera de estos modos: por el frío, por el calor, por asfixia, pulverizada, por suicidio y por imprudencia temeraria.

«¿Ave María! ¿Piensa usted bien lo que dice? Porque, si no he oído mal, acaba usted de asegurarme que podría morir la humanidad por suicidio y por imprudencia temeraria... ¿Tiene usted ganas de bromas? «¿Y? No, señora... No hago más que ser eco fiel de la opinión de algunos sabios, aunque no negaré que algunos de éstos han dicho disparates muy gordos... «Soy toda oídos.

«Pues ha de saber usted que no ha faltado quien considere al globo terráqueo como un sér viviente, escribiendo al efecto una Fisiología de la Tierra (1), obra en la cual se describen nada menos que las funciones orgánicas propias de nuestro planeta: la circulación, la respiración, la motilidad, la absorción y nutrición y hasta... la generación, así como suena. Los séres humanos somos sencillamente parásitos de ese inmenso organismo viviente. Los terremotos vendrían á ser movimientos parecidos á los de los nervos cuando se sacuden las pulgas... Esto no lo dice el autor, pero sí recuerdo que un guasón, aceptando en principio tan original idea, dió una curiosísima explicación de la etiología ó causa de las epidemias.

«¿Cuál? «Supuso que la señora Tierra, molesta por los millones de parásitos que se reúnen en determinadas partes de su cuerpo, se da de vez en cuando unas frías y unas urticarias insecticidas, las cuales producen esas horribles mortandades que llamamos epidemias... «No está mal pensando—dijo la señora de Pérez.

«Ahora bien: si aceptáramos como buena la hipótesis de que el globo es un sér orgánico vivo, ¿con qué derecho podríamos rechazar en absoluto la idea de que es consciente, de que piensa, siente, discurre, etc.? Y si concedemos á nuestro planeta facultades intelectuales, tampoco podríamos negar la posibilidad de que se atente contra su vida, tal vez aburrido de estar siglos y siglos girando como un trompo, con su doble movimiento de rotación y de revolución, y otros graciosos y complicados balances.

«Bah, bah! Si cree asustarme con esa amenaza de suicidio terrestre, se lleva usted chasco... Dígale ahora á qué género pertenece ese otro fin del mundo por imprudencia temeraria... «Para saber á qué atenerse con respecto á ese punto, consulte usted la obrita titulada, Exposición llana y fiel del sistema del mundo, escrita por nuestro ilustrado compatriota don Emilio Ruiz del Arbol. No ignora usted que la tierra tiene achatamientos polares é hinchazón ecuatorial, circunstancias que producen, por la influencia atractiva de la luna y del sol, lo que se llama la precesión de los equinoccios.

«Bien; supongamos que estoy enterada de eso, ¿y qué? «Que ese señor empieza por admitir la posibilidad de que, andando el tiempo, realicen los hombres la obra magna de redondear muy rápidamente la tierra, transportando de unas á otras latitudes los materiales suficientes para ello, y así se fjaría para siempre el polo celeste, suprimiendo por voluntad humana la precesión de los equinoccios con todas sus consecuencias... Y más adelante dice textualmente: «Una vez en este camino, ¿quién puede asegurar que futuros descubrimientos no harán imaginable primero, después teóri-

(1) Su autor, Mr. Rouquairol (Saint-Romain.)

camente posible y por fin realizable—por ejemplo, la manera no ya de variar el movimiento de la tierra, sino de conducirle y dirigirla por nuevos rumbos á través de los espacios planetarios? Me parece, señora, que con semejante diablura empezará usted á vislumbrar el fin del mundo por... imprudencia temeraria. Ramiro Blanco.

ECOS DEL LITORAL

Almería 25.—Ha llegado á esta capital el eximio filósofo é ilustre ex presidente del Gobierno de la República D. Nicolás Salmerón y Alonso.

En la estación del ferrocarril le esperaban más de 3.000 personas de todas clases de la sociedad almeriense y de diversas ideas políticas, por ser hijo de esta provincia. Los pescadores de estas costas se han dirigido al alcalde de esta capital para que se interese con el señor comandante de Marina, para que les permita pescar con parejas, que se les tiene prohibido, siendo esto de extrañar cuando no existe tal prohibición en los demás puertos de este litoral.

Vigo 25.—Han atracado al muelle los vapores Vizcaya y San Martín. Se halla en bahía la barca uruguayana Clara, que viene de Savannah, con cargamento de madera para los Sres. Paulino Yañez Hermanos. Conduce 17.300 piezas de pinotea. La Clara invirtió en la travesía 44 días.

También entró el quechamarín Tomás Lozano, de Padrón. A la una se hallaba á la vista del puerto el bergantín de esta matrícula La Viguesa, que conduce ochocientos y pico de toneladas de petróleo en bruto para la fábrica de los Sres. Babé y Compañía.

Procede de Filadelfia, de cuyo puerto salió el día 15 de Agosto. Al mediodía entró el vapor francés Bresil, de las Mensajerías marítimas, con 14 pasajeros de la América del Sur para este puerto.

Bilbao 26.—Se ha recomendado á los alumnos de náutica y pilotos de la Marina mercante el uso del Diario de la Navegación, escrito por el teniente de navío D. Amando Pontes, y ha sido declarada de texto en las Escuelas Naval y de Aplicación, la obra Máquinas de vapor cuyos autores son D. Joaquín Ortiz y D. José Quintana, tenientes de navío.

Ha sido pasaportado para El Ferrol con objeto de que se incorpore al crucero Cardinal Cisneros, el fogonero de segunda clase de la Armada Hilario Severiano Aja.

PALCOS ESCÉNICOS

Moderno. El 2 del próximo Octubre abrirá sus puertas al público este teatro, actuando en él una compañía de ópera italiana, bajo la dirección del maestro Urrutia.

El repertorio es el siguiente: Bohème, Africana, Párlato, Hugonotes, Cavalleria rusticana, Párlato, Rinaldo, Lucia, Barbera de Sevilla, Trovador, Fausto, Hernani y otras. La lista de la compañía es la que sigue: Maestro director y concertador: Urrutia, don Pedro. Otro maestro director y coros: Arbol, Joaquín. Sopranos dramáticos: Señora Rosa de Vila, Pilar Lacabarra, Pilar Roldán, Mercedes Ranz, Victoria Enguita. Sopranos ligeros: Señorita Ana Lopeteghi, Mercedes Samartino. Contraltos: Señora Elena Lucí, señorita N. Urrutia. Primeros tenores: Sr. Iribarne, Luis, Quadri, Enrico; Pineda, Arturo; F. Giovan, Pedro. Primeros barítonos: Giovacchini, Miguel Inclán, Cristino y Ferrer, Bernardo. Bajos: León, Salvador; Candela, Manuel; Fuster, José. Bajo caricato: Fernández, Ricardo. Tiple comprimario: Señora Ana Izquierdo. Tenor comprimario: Sr. Pi, J. Director de escena: Fleuriot, E.—Apuntador: Mendizábal, Manuel.—Sastriera: Señora Viuda de Izquierdo. Atrezzo: Sr. Tubilla.—Cuarenta coristas de ambos sexos.—Cincuenta profesores de orquesta.—Cuero coreográfico.—Archivos: Sres. Vidal Lilliana y Boeta, y Sr. Sarra, D. Pompilio.—Representante de la empresa: Sr. Herrán, don Eustaquio.—Contador: Sr. Martín.

La temporada se inaugurará el día 25 de Octubre. La compañía está formada por los siguientes artistas: Doña Asunción Echevarría, Elena Rodríguez, Josefina Vazquez de González, María Hurtado, Amelia Ordóñez, María Cob, Rosario Estévez, Mercedes Baró y Consuelo Envid, y los Sres. Delfín Jerez, Federico Bassó, Constante Viñas, Vicente Varcalle, Nicanor Fernández, José Palacios, Vicente Castilla, José Bernádez y Alonso Jorge.

Como continuación á nuestra crítica de ayer, á continuación insertamos algunas de las que han visto la luz pública en los diarios de más circulación. Y no cejaremos en nuestra empresa hasta que de la Esclava cambie... de rumbo.

De El Imparcial. «Bronca en Esclava. Anoche, y durante la representación de El respetable público, produjese en el teatro de Esclava un verdadero escándalo.

Un empleado de la empresa empeñose en expulsar del local á un caballero que manifestaba algo ruidosamente su desagrado. El público se puso de parte del espectador, se suspendió la representación durante algunos minutos, intervinieron dos oficiales del Cuerpo de Seguridad y algunos polizontes, y la cosa no pasó á mayores.

De La Correspondencia Militar. «Esclava. No nos explicamos la tarquedad de la empresa de este teatro en poner en escena obras que, como El respetable público y Las grandes cortinas, merecen la protesta general.

Por ese camino no se va más que á la pérdida segura, más dolorosa en este caso porque el público, cansado de ver esperanzas, avisa antes de abandonar para siempre el teatro en que se representan tales obras.

De El Liberal. «Teatro Esclava.—Escándalo mayúsculo. Anoche, á cuarta hora, y mientras se representaba la revista El respetable público—esa revista que, según dicen los sueltos de contaduría, cada noche es más aplaudida, sin duda por decir que cada noche es más baquetada,—se produjo un escándalo mayúsculo, porque el público de las bancas protestaba de la obra de los artistas, mientras la claqué pretendía á todo trance ahogar con sus aplausos las justas manifestaciones del respetable público.

Se suspendió la representación y entraron los agentes de la autoridad. Estos querían llevarse á uno de los protestantes; pero el público se opuso á ello, recurriéndose con mayor fuerza el tumulto.

Mal camino lleva la empresa de Esclava. Cuando el respetable público rechaza una obra no debe mantenerla en el cartel, pues el público paga para ver lo que le gusta y no lo que le molesta.

Y si el escándalo de anoche «toma habitación» en Esclava, el público sensato, que no va al teatro con revólver ó carabina, se abstendrá de poner la planta en el pasadizo de San Ginés. Como se va haciendo larga esta crónica, ha-

«cemos aquí punto final esperando que ésta sea la última vez que de tan desagradable asunto tengamos que ocuparnos.»

EL PUERTO DE ALMERÍA

Reproducimos la adjunta carta que publica La Crónica Meridional por creerla muy interesante para los intereses marítimos de Almería, cuyo desarrollo ha de depender de la bondad del puerto que allí ha de construirse y en cuyo proyecto se advierten errores de consideración que pudieran esterilizar los efectos que se esperan de dicha obra.

«Díe así: Señor Director de La Crónica Meridional: Mi distinguido amigo: Preocupado usted, y con razón sobrada, con aquellas arduas cuestiones que á la prosperidad de Almería concierne, llama usted la atención de corporaciones y particulares acerca del trascendental problema que para la vida comercial representa la terminación de importantes obras en nuestro puerto.

Claro es que los organismos oficiales tienen un principal interés en este asunto; es evidente que la influencia necesaria para el imperio de la Justicia está en manos de diputados y senadores; y por demás notorio es, que la misión de propaganda tiene en la prensa periódica, heraldado prestigioso y concienzudo.

Pero si La Crónica, como siempre tiene abiertas sus columnas á la opinión pública, para que debidamente encauzada se manifieste tal como es, no por alardes de una exhibición trasnochada, sino como reflejo fiel del pensar y sentir de la Sociedad Económica Almeriense, que con tanto orgullo preside, ha de servirle usted escuchando mi parecer.

Existe un anteproyecto general del puerto de Almería, pendiente de aprobación, y si el sentido común, vulgo sentido raro, no me engaña, de desear es que tal anteproyecto no se apruebe tal como está concebido, porque de lo contrario, puede usted tener por seguro que en vez de puerto, tendremos una obra que inutilizará la bahía, el tráfico mercantil y el libre y fácil acceso de buques á los muelles.

Se propone en ese ante proyecto general, que perpendicularmente al dique de Levante y paralelamente al Andén de Costa, salga una travesía de paramentos verticales al Norte y de piedra perdida al Sur, construida con grandes bloques y que tenga una longitud de unos 200 metros nacidos á los 150 del andén del dique y que después tuerza con 250 metros más hacia el Noroeste dejando un abra de 120 metros.

Con esta travesía proyectada, se habrá formado un diminuto puerto dentro del puerto de Almería, y en él, con dificultad, podrán salir y entrar buques, siempre que haya buen tiempo, quedando inutilizadas las dos terceras partes de nuestra espléndida bahía, con la pequeña dársena que queda definida y con el espacio que necesariamente tiene que haber libre para las maniobras de entradas y salidas de los buques.

Tal anteproyecto, «n cuanto deje relacionado, constituirá, al convertirse en realidad, una tremenda é irreparable desgracia para Almería, siendo bueno apuntar que tal idea no es fruto del joven é ilustrado ingeniero D. Francisco Javier Corvantes, sino de algún otro compañero suyo, que ilustrado con buen deseo como el más, se ha equivocado. Infalible, lo es tan sólo el Pontífice, y eso definiendo ex cathedra.

La idea desdichadísima de esa travesía, no es ciertamente á mi entender una idea original y voluntariamente elegida.

La travesía es impuesta por la fatalidad. El dique-muelle de Levante constituye, como obra, una construcción que debe ser reparada. Empezó bien y se concluyó mal. Esa travesía sólo representa el deseo de querer enmendar en algo una construcción defectuosa.

Conforme fué haciéndose el relleno del dique-muelle y al propio tiempo que se colocaban en él los grandes bloques que constituyen los paramentos del mismo, por causas que no son del caso exponer, ese dique quedó partido y desnivelado.

El morro del dique está igual y por ello sólo parece que hubo de pensarse en ver el modo de cubrir esas desgraciadas circunstancias.

A ello, sin duda, débese el origen de idear esa travesía, en el ante proyecto general, y como ya esta carta es larga, dejemos para mañana explicar las razones que evidencian que si hubo una equivocación hay que temer que quiera enmendarse, con otra más perjudicial.

Hasta mañana, pues, y sabe es suyo afectísimo amigo y s. s. q. b. s. m., Joaquín López Pérez. Almería, 23, 1902.

EN SERIO Y EN BROMA

«El podrá ser todo lo ladrón que quiera y dar á las autoridades todos los disgustos que pueda; pero con todo y con eso tiene un nombre precioso: ¡Tobalito!»

Porque hay criminales cuyos nombres son repulsivos desde el primer momento: el Panchampla, el Sacamanteas, el Destripador! ¿Dónde hay cosa más fea?

Pero otros tienen el apodo eufónico y hasta sugestivo: ¡El Tobalito! Supóngase usted por un instante que ignora que se trata de un criminal y que oye por primera vez el apodo ¡El Tobalito!, creería usted que se trataba de uno de esos terroritos en capullo que prometen florecer bien pronto en los pensiles del arte taurino.

No hay sino cerrar un poco la boca y convertir la r en n, para que el nombre resulte todavía más simpático é importante en su diminutivo cariñoso.

Tobalito le llamaría seguramente su señora madre á Tubal.

Ahí es nada ser semitoeyo del propio Tubal, nieto de Noé y fundador de España, según Josefo.

«Pues á mí, con permiso de usted y de Josefo, mi señor don Hermógenes, me hace más gracia que el apodo de Tobalito el de su compañero Paquichí.

¡Nada! Que si yo tuviera un gato de Angora blanco le daba ese nombre. Repítale usted dos ó tres veces y verá qué propio resulta.

«Pues, amigo mío, lo que es para llamar á Paquichí auténtico sirve lo mismo que para llamar á Cachano con dos tejas. Tíe de usted á toda la policía llama que le llamarás y el otro no contesta... ni parece por ninguna parte. Es el cuento viejo de aquel padre que estaba en el soto mientras el chico jugaba en la Alameda.

«¡Niño!—le gritaba.— Cuando yo haga así con la mano, es que vengas corriendo. Padre, pues cuando yo haga así con el dedo, es que no me da la gana.

«¡Naturalmente! Ya conoce usted, don

EL ESCUDO DE BARCELONA GRAN BAZAR DE ROPAS HECHAS CASA FUNDADA EN 1860

Esta antigua casa comunica á su numerosa clientela y público en general, haber recibido completo y abundante surtido de ropas hechas de caballeros y niños para la presente temporada de verano á precios baratísimos y fijos.

21 y 23, CALLE DE PRECIADOS, 21 y 23.--MADRID

DR. MORALES 35 años de experiencia en sífilis, venéreo, esterilidad é impotencia. Carretas, 39, principal.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 4 Enero, 1.º Febrero, 1.º y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo de los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MÉJICO.—Servicio del Norte: Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 18, de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes; directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También admite pasaje y carga para Puerto Plata con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Se admite pasaje y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

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

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

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

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

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

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

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

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

LINEA DE TÁNGER.—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, 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.



CORSÉS REGÚLEZ

LOS DE MEJOR FORMA Y MAS BARATOS

Se hacen á la medida á precios convencionales

9, BORDADORES, 9 MADRID



PASTILLAS BONALD CLORO-BORO-SÓDICAS CON COCAÍNA

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

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

TENEMOS PREPARADAS

- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas.
- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con mentol.
- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina y mentol.
- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con cocaína y mentol.
- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con poliacrina.
- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina, cocaína y mentol.
- Pastillas de cocaína y mentol.
- Pastillas de cocaína, codeína y mentol.
- Pastillas de frutas pectorales con b. deina, para los casos en que los señores médicos las considere indicadas.

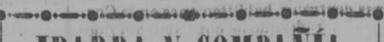
Las Pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron de su clase en España y en el extranjero.

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

NUNEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) MADRID



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



IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

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

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

Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio quincenal con Bayonne y Burdeos.

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

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



TÓNICO GENITALES DEL DR. MORALES

Catarrlos y úlceras para la segura curación de la debilidad, espermatorrea y esterilidad.

Cuentan 35 años de éxito y son el asombro de los enfermos que las usan. Venta en las prales, boticas á 30 rs. caja, y por correo.

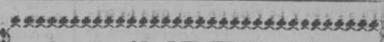
Dr. Morales, especialista. Carretas, 39, Madrid.

SOBRINO DE **CIMARRA**

Sastre para caballeros NIÑOS Y NIÑAS

Novedades inglesas

PLAZA DE LA INDEPENDENCIA 2



LA IMPERIAL

CENTRO INTERNACIONAL DE REPRESENTACIONES COMERCIALES

Fábrica de corsets, fajas y aparatos ortopédicos

10, DESSENGANO, 10.-MADRID.-1, VALVERDE, 1

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



VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED
Oficina en Londres, 32, Victoria Street, S. W.

Representación en España: Montalbán, 3, Madrid.

Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.

Fábricas que posee esta Compañía.

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Ordnance 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 Orayford.

Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Armas Co. Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).

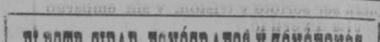
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.

Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).

Laboratorio de cartuchería en Dartford.

Fábrica en North Kent para proyectiles

Polígonos de Eskmeals y Eynston.



ELECTE CIUDAD, FONÓGRAFOS Y ZONÓFONOS



Materia para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER escritura á la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El 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 y Zonófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios á

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

DIARIO DE LA MARINA

DIARIO DE LA TARDE

Oficinas: calle de la Reina, núm. 45, principal derecha.—Apartado núm. 25.—Madrid.

CONDICIONES DE SUSCRIPCION		ANUNCIOS	
Madrid, un mes.	1	Cuarta plana	0,20 pesetas línea.
Provincias, trimestre.	5	Reclamos	0,75 " "
Países de la Unión Postal, un año.	60	Noticias.	1,25 " "
Asia y América.	70		

NUMERO SUELTO 5 CÉNTIMOS.—IDEM ATRASADO, 25 CENTIMOS