

Diario de la Marina

Año XXXV. — Número 10.391.

Redacción y Administración,

Madrid 3 de Octubre de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

Lo que urge dilucidar.

El desarrollo de las naciones como el de todo organismo animado de compleja constitución, requiere una acción armónica y una marcha paralela en la formación de todas las vísceras que contribuyen a mantener la vida, de modo que funcionen en perfecto equilibrio; pues de no ser así, al crecer unas á costa de otras, se determinará una imperfección que producirá, desde luego, sufrimientos y dolencias, y en último término, si no se logra corregir el mal, la destrucción y la muerte.

Y decimos esto á propósito de la vulgarizada idea de que lo primero que se necesita para la regeneración de España es adquirir potencia económica, es decir, hacerla rica y solo después de haberlo conseguido será cuando se pueda pensar en el modo de hacerla fuerte.

Paradójico pensamiento que no encaja en la realidad de la existencia de los pueblos como colectividades nacionales que, para conservarse, precisan la continua lucha á fin de garantizar su integridad, siendo de absoluta necesidad preocuparse tanto de la vida interior como de la de relación.

Si aún los Estados como Bélgica, Holanda y Suiza, que son el resultado de equilibrios internacionales se arman para defenderse, una nación como la nuestra, que representa, por la situación que ocupa sobre dos mares y á la entrada de Europa, no puede menos de considerar como el objetivo principal de su política el acrecentamiento de la fuerza militar, factor imprescindible de su existencia.

Y si para realizarlo en el grado necesario es indispensable que la Patria alcance gran prosperidad, no es posible esperar á que esto se haya verificado, pues mientras tanto, por codicias extrañas, corre inmenso riesgo la integridad de la nación. Además, fuerza y riqueza se complementan; si aquella necesita de ésta, en cambio, la primera es poderoso medio de adquirir la segunda, pues sin fuerza es imposible el engrandecimiento.

El desarrollo nacional exige un procedimiento de equilibrio, una marcha paralela, una acción de armonía en el fomento de los intereses materiales y de los elementos militares.

Ciertamente España, lindando con Francia y Portugal, necesita un ejército adecuado para defender su independencia, pero por su dilatado litoral, frontera abierta sobre los mares de más tráfico y por las islas Baleares y Canarias, posesiones ambicionadas en el Mediterráneo y el Atlántico, le es indispensable una flota militar que imponga respeto y le permita contraer alianzas convenientes que mantengan la nacionalidad en el equilibrio internacional, toda vez que no vislumbramos llegar en mucho tiempo, dada nuestra decadencia actual, á bastarnos á nosotros mismos.

La creación de la necesaria flota no es obra de un momento; requiere mucha meditación y estudio para proyectarla, á fin de que resulte su construcción adecuada prudentemente á nuestros recursos, única manera de poder realizarla con el apoyo de la opinión pública, que cada vez se va dando mejor cuenta de la necesidad en que España se halla de esta clase de defensa.

Esperamos por tanto que el Ministro de Marina que nos consta abunda en estas ideas, después de las visitas á los Departamentos, Arsenales y buques, en los que ha podido apreciar los elementos de material de que dispone como base para ulterior desarrollo, aprovechará los trabajos de la Junta de Escuadra en lo que tienen de esencial para la reconstitución de la defensa marítima, introduciendo las reformas que juzgue oportunas, á fin de facilitar su realización, dando al proyecto mayor carácter práctico.

De este modo cumplirá, no sólo las promesas hechas por él en los Departamentos, sino también lo ofrecido solemnemente por el Sr. Silvela en nombre del partido conservador en la anterior legislatura, de que el programa naval se discutiría en las Cortes en 1904, para dar comienzo su realización en el año subsiguiente, oferta á que asintió el actual Presidente del Consejo de Ministros y cuantos se mostraban partidarios de su política económica.

Precisamente por exigir la reconstitución de la defensa marítima de largo período de tiempo, escalonando las construcciones y su coste en los presupuestos, á fin de armonizar sus gastos con los de otras imprescindibles exigencias de la vida del país, es por lo que es preciso empezar cuanto antes para llegar oportunamente á la realización de este objetivo.

Asunto patriótico es este de capital importancia que con serenidad de juicio, pero de una manera decisiva, deben dilucidar las Cortes próximas á reunirse, si es que en esta Nación queda siquiera un resto de instinto de vida

ECOS NAVALES

El combustible líquido.

De una serie de experimentos, recientemente hechos en Inglaterra, á fin de averiguar el valor calorífico de varios combustibles, se ha podido hacer constar que el aceite obtenido después de la destilación del petróleo ruso, y conocido en la industria con el nombre de Astakít, tiene el valor enorme de 19.890 unidades térmicas británicas, mientras que el gas del carbón sólo alcanza 14.370.

También se ha comprobado que en una caldera marina ordinaria provista de tubos Serie y de retardadores y utilizando los quemadores Rusden y Eeles, para el aceite, se evaporaban 16,09 libras de agua por libra de aceite de Tejas y la caldera rendía una utilidad de 34 por 100.

En las calderas de alta presión provistas de aparatos Holden también se obtuvo una evaporación equivalente de 15,5 libras, y en las calderas de las locomotoras en actual servicio una de 14,9.

Una caldera marina que, con carbón de Gales, daba una evaporación de 10,55 libras de agua por libra de carbón, con la modificación de los hornos para quemar aceite, dió, en las mismas condiciones, una evaporación de 15,42 libras de agua por libra de aceite de la misma procedencia.

Los valores relativos del carbón de Gales y del aceite de Tejas, son de dos á tres en Inglaterra, y en España esa relación se halla aún más disminuida debido á los precios más altos de los carbones, por lo que sería muy conveniente preocuparse de esta cuestión y tratar de encontrar en nuestro subsuelo depósitos de este líquido mineral, que está llamado á sustituir con ventaja al carbón en lo futuro, para la generación del vapor.

Las maniobras navales de 1903 en Alemania.

Conocido es de todos que las maniobras navales del presente año han tenido en Alemania mucha mayor importancia que las precedentes, en mérito al considerable número de buques que se han reunido. Por tal razón, creemos que agradecerá á nuestros lectores tener la siguiente reseña de dichas maniobras.

Con mar dura y agitada, con huracanes casi continuos y con una lluvia persistente ha tenido que ejecutar este año la flota militar alemana sus ejercicios de otoño.

Estas mismas desfavorables circunstancias han dado ocasión de poner á prueba la habilidad profesional de los marineros, la buena instrucción de los oficiales y la aptitud de evoluciones de las naves.

Durante cuatro semanas, la 1.ª y la 2.ª Escuadra han operado de un modo casi continuo en el mar del Norte y en el Báltico con un vasto programa de maniobras que responde á todos los supuestos de la guerra naval, con la circunstancia de que el mal tiempo que reinó constantemente ha contribuido á dar un carácter de verdadera realidad á las prácticas, porque ha exigido tanto á los hombres como á los buques, una formal resistencia, poniendo á ruda prueba la pericia de los oficiales.

Es notable que en estas maniobras realizadas con bruma densa y con lluvia constante, se haya verificado el servicio de señales á la perfección y se haya terminado sin lamentar ningún accidente serio.

Sólo una vez, un torpedero, atacando durante la noche á un acorazado, cuyos fuegos estaban apagados totalmente, ha sufrido una ligera avería. Mas aún dos hombres han sido arrojados de sus buques por la fuerza de las olas, y las tentativas más audaces de salvamento han sido inútiles; estos dos hombres han encontrado en el mar la muerte del marino, víctimas de su deber y de su celo.

Durante las maniobras todo ha marchado á la perfección, especialmente las evoluciones de la escuadra, á pesar de las dificultades que encontraron. Quizás contribuya á esto la idea que en Alemania preside de construir tanto en la tierra como en el mar los armamentos del mismo tipo, mientras que en las flotas de las otras naciones, las escuadras se forman con tipos esencialmente distintas.

Preciso es reconocer que el sistema alemán tiene ciertas ventajas: la gran analogía entre los buques de una clase determinada, permite á sus comandantes obtener una casi igual precisión en la navegación y en las evoluciones; permite, además, que el Almirante pueda evitar esas catástrofes tan frecuentes como terribles, de la Marina inglesa. Uno de los resultados de estas maniobras será el de confirmar la superioridad de las escuadras homogéneas.

Los torpederos se han portado maravillosamente bien en el mal tiempo.

Se han verificado experiencias de aprovisionamiento de carbón en alta mar, lo que tiene gran importancia para la movilidad de la flota. Estos aprovisionamientos ya se sabe que fueron objeto de especial estudio en la Marina inglesa.

Por último, la infantería de Marina ha practicado ejercicios de desembarco en la

hipótesis de un ataque contra el puerto de Kiel.

POLÍTICA

De fracaso en fracaso.

Algunos diarios dan como cosa cierta la retirada de la política del Sr. Maura, pero no ahora, sino para dentro de algún tiempo. Sin haberse realizado, la encontramos infinitamente más justificada y razonable que la del Sr. Silvela, con serlo esta mucho.

Y la razón es obvia. El Sr. Maura es de los hombres públicos que más prisa se ha dado en fracasar, y su rehabilitación política encuentra, por la fuerza de las cosas, completamente cerradas todas las puertas. Nadie le ha regateado los homenajes debidos á su esclarecido talento de orador parlamentario, pero nadie tampoco le puede en justicia otorgar patente de gobernante afortunado. El Sr. Maura es una verdadera calamidad política.

Es un gran artista de la palabra, pero un deplorable cineclador de la acción; y en el aliado del Sr. Silvela hay tanta distancia del crítico al gobernante, como de predicar á dar trigo.

Justo es reconocer que el Sr. Maura se ha revelado como pésimo gobernante en las circunstancias más azarosas, porque cuando surgió en el primer Ministerio de notables fraguado por el Sr. Sagasta en 1893, con sus peligrosas reformas de Ultramar, sembró el germen de perdición en la isla de Cuba; y cuando en 1902 manejó el tinglado electoral desde el Ministerio de la Gobernación, ha hecho buenos á sus predecesores en el acaparamiento de actos.

El Sr. Maura hará bien en retirarse para siempre, de la política activa, porque en ella le ocurre todo lo contrario que en sus campañas parlamentarias, pues en vez de ir, como en éstas, de éxito en éxito, va como gobernante de fracaso en fracaso. Dícen, quienes lo saben, que el Sr. Maura, al retirarse, lo hará, no en la forma que lo ha hecho el Sr. Silvela, «sino con mayor aparato y resonancia, acaso en el Parlamento y en ocasión más ó menos solemne.»

Hágalo cuando quiera y como quiera, pero hágalo, aun cuando resuene cuanto le plazca, porque al verificado habrá quizás prestado á su país el más eminente de sus servicios.

PROFESIONES

Matarifes con patente.

Va siendo más difícil cada día que en las escalas cerradas puedan colarse de rondón los no titulados, y por el algo quedaba por hacer en este sentido, refieren los periódicos que en la última sesión celebrada por el Ayuntamiento de esta coronada villa del oso y del madroño, ha pedido un distinguido concejal que en lo sucesivo se exija á los matarifes municipales el correspondiente examen para conocer sus aptitudes.

«Matarifes con patente! En esta época de las reorganizaciones profesionales esa indicación equivale á un voto en favor del establecimiento de una escuela oficial de tramoyaquia; porque dónde mejor pueden hacer sus estudios estos apreciables funcionarios municipales, cuya misión es cortar el hilo de la existencia á los animales destinados al consumo?»

Por lo visto hay matarifes de mogollón, que desprecian de cualquier modo sus reses; y esto, que podría pasar y tolerarse en otros tiempos menos atildados y pulcros que los actuales, no puede admitirse ahora, en que para todo lo que quiere mucho arte, mucho estudio, ó, como dicen algunos académicos de obra prima, «mucho recalentamiento de la chumacera.»

Hace ya tiempo que los periódicos, y principalmente por esta época en que, según el refrán, á cada cerdo le llega su San Martín, venían advirtiéndose grandes deficiencias en los mataderos públicos de la capital de España, donde por lo visto no se quite de enmedio á las reses destinadas al sacrificio con aquella limpieza, cordialidad y aseo que previenen las (iba á decir sabias) ordenanzas municipales.

La moción del concejal de autos en la sesión de referencia viene á llenar ese vacío, y si, como es de creer, no caen en saco roto sus observaciones, bien pronto el distinguido personal de matarifes públicos habrá experimentado una reorganización tan importante como saludable.

No se mata así como se quiera, sin arte ni dominio; y el manejo de la cuchilla, cachete ó como se llame el instrumento con el que se arrebatá la vida á los animales destinados al consumo público, puede convertirse en las competentes manos de tan hábiles profesores hasta en un chisme acariciador que ejerza sus siniestros fines produciendo, como decía el Dr. Guillotín de su maquinilla deapitadora, un agradable cosquilleo.

Si eso de los matarifes públicos llega á sazón, ¿quién sabe adónde puede llegar la influencia benéfica de ese arte profesional? Hasta podrán tener lecciones particulares; y así como en las cuartas planas de los periódicos se solicitan profesores de francés á domicilio, acaso llegue un día en que los que quieren matar con elegancia pretendan á los matarifes destinados para que les inicien en los secretos de su arte.

Y eso que ya hoy se mata con tanta escueta y tal habilidad y precisión, que hay quienes pasan de este tal otro barrio sin enterarse ni decir tus ni mis.

Abel Imart.

PUERTOS EXTRANJEROS

UN PUENTE GIGANTESCO

En Hong-Kong, se va á proceder á la ejecución de un proyecto de gran utilidad pública y que consiste en unir por medio de un puente gigantesco la isla de Hong-Kong al territorio británico de Kaolung, en tierra firme.

La razón de este vasto proyecto es la falta de

espacio que experimenta la población, cada vez creciente de Hon-Kong. Al mismo tiempo, el tonelaje del puerto se eleva desde trece á veintidós millones.

En los diez últimos años, el número de toneladas de mercancías descargadas y cargadas ha crecido desde 6.250.000 á 8.750.000. El tráfico local de pasajeros transportados por las embarcaciones de remo, vela y vapor ha pasado desde 4.500.000 personas á 7.750.000.

Se hace, por consiguiente necesario, hacer sitio para que quepan los barcos y las personas y para conseguirlo no hay otra solución que el indicado puente.

Según los cálculos se necesitarán para la construcción de dicho puente 9.000.000 oro de dólares que podrán resarcirse perfectamente con los beneficios que han de resultar del aumento del tráfico.

Con los medios insuficientes de que hoy se dispone (uncos, lanchas de vapor y sampans), franquendo anualmente la distancia entre Hong-Kong y Kaolung unos 6.000.000 de personas.

Indudablemente este número aumentará considerablemente con la instalación del puente y los cálculos se estiman por lo menos en un 50 por 100 la cifra de ese aumento.

Pasando por el puente 9.000.000 de personas, de las cuales el 25 por 100 paguen cinco centavos por derecho de pasaje y un centavo los paquetes y bultos, se obtendrán 180 millones de dólares solamente por derecho de pasaje, ó sea el dos por 100 del capital empleado.

Y todavía queda el impuesto sobre carruajes, animales, etc., que aumentaría mucho los rendimientos del puente. — X.

CONCESIÓN OPORTUNA

Ha hecho bien el Gobierno en resolver favorablemente la petición de los obreros reconociéndoles el derecho para ser elegidos concejales; y merece aplausos no sólo por haber accedido á esa pretensión tan razonable, sino por la manera diáfana y leal con que lo ha efectuado.

Al mismo tiempo, no puede menos de producir buena impresión que en estos momentos en que tantas preocupaciones se dice que hay en las regiones oficiales tocante al éxito que puedan tener las próximas elecciones para la política imperante, se adopte esa resolución, hasta cierto punto transcendental en vísperas de ser convocados los comicios.

El inconveniente legal que tenía cierto fundamento para privar al elemento obrero de aspirar á las concejalías, y que consistía en que para ser elegible era condición indispensable pagar contribución directa, ha sido resuelto por el Gobierno de un modo tan discreto, que hasta sus propios y naturales adversarios tendrán que aplaudir si son justos.

La cédula de vecindad tiene más que otra cosa, carácter contributivo, y en tal concepto, al serle exigible al obrero, se le concede el derecho legal á ser elegido. Este criterio ha sido sostenido por el ministro de Hacienda y aceptado por todo el Consejo de Ministros, y es la base principal de la concesión.

Nada se pierde, antes al contrario, resulta previsor y prudente con otorgar á las masas obreras ese derecho, que las pone en condiciones de poder influir directamente en la cuestión más importante para el trabajador, como es la de subsistencias y consumos, que para el elemento obrero es casi de vida ó muerte.

Esa reforma, que es de las que un Gobierno liberal podía enorgullecerse en haber adoptado, tiene verdadera significación con el Gabinete actual y revela que está dispuesto á cumplir en la delicada cuestión socialista, no sólo sus compromisos tibialmente enuncianados en su programa político, sino también las demandas de la opinión, que son terminantes acerca del particular.

Lo menos que pueden hacer los obreros correspondiendo á las atenciones del Gobierno, es no hostilizar las candidaturas ministeriales, con lo cual bien pronto podrá obtener la recompensa de su buen proceder.

Pero aunque así no sea, debe mostrarse satisfecho, porque los únicos medios de hacer inofensivo al socialismo militante, son esos; y mucho más eficaz es una reforma de este género, para la paz futura en la lucha de clases, que las cargas de caballería.

Recuerdos de mi vida de mar.

EL NAUFRAGIO DEL "PIZARRO"

1878

VIII

Con el brik-barca en facha y listo ya para recibir á los naufragos, dispuso el Comandante, conforme á Ordenanza, convocar una última Junta de Oficiales á fin de conocer sus ideas y opiniones, por si creían quedaba algún recurso que poner en ejecución para salvar el buque, ó al menos mantenerlo más tiempo á flote, como también si en vista de no ser posible, dominar el agua que entraba y hallarnos sin víveres ni aguada, era llegado el momento crítico y preciso de abandonar, y en este caso, atendida la mucha mar que había, el pequeño tamaño de los botes y las dificultades que ofrecería el salvamento, qué efectos convendría extraer de á bordo.

Todos estuvimos conformes en abandonar inmediatamente el vapor, sin más equipaje ni ropa que la puesta, en atención á que el estado del mar no consentía recargar los botes, sin peligro de las vidas; que aparte de las personas, no debían ponerse en salvo más que algunos sacos de galleta y barriles de agua, los caudales del Estado, las libretas y fondos de los marineros y soldados, el cuaderno de bitácora, los cronómetros y la clave reservada; además, quedó acordado intentar algún salvamento

de pertrechos y aún de equipajes si la entonces gruesísima mar llegaba á amainar en términos de poder hacer el bargeo sin grandes dificultades ni peligros. ¡Vana ilusión! gracias que pudimos salvar las vidas.

Una vez terminada la Junta, se hicieron señales al brik-barca anunciándole iba á comenzar el difícil y arriesgado trasbordo que no se me va de la memoria á pesar de los años transcurridos.

Eran las ocho en punto de la mañana. Estábamos en latitud N. 35° 35' y en longitud O. del meridiano de Greenwich 57° 7'. Esta situación nos la dió la barca, pues nosotros llevábamos cerca de tres días sin poder observar, debido á lo poco ó nada que se dejó ver el sol.

Para el trasbordo disponíamos de tres botes no muy grandes á los que se asignaron buenos bogadores y tres oficiales de mar para patronearlos; además iban en ellos oficiales patentados conforme les iba correspondiendo el turno de salida.

Es de advertir que el estado del tiempo no consentía embarcar más de ocho hombres en cada embarcación menor, además de la esquiñazo.

Los peligros del salvamento no tardaron en hacerse patentes.

El primer bote que cayó al agua con algunos hombres ya á bordo, se despedazó sobre la obra muerta efecto de la rebosada de un gran golpe de mar, logrando salvarse aunque con trabajo los que ya eran dos veces naufragos; más como en este accidente hay algo que me es personalísimo dejo la narración de él á Aguado que dice en su parte oficial lo que sigue: «Inmediatamente dispuse fuera el segundo comandante á bordo del buque italiano para que hubiera orden á la llegada de los naufragos y regresaran los botes ensoguado de dejar á unos para recoger los otros y se verificase el trasbordo lo más pronto posible, al efecto se arrió el primer bote, para lo cual se orzó cuanto fué posible, pues el Pizarro no gobernaba y al arriar dicha embarcación le cogió un golpe de mar y arrojada contra el costado con gran violencia quedó abierta de tal modo que se fué á pique á los pocos momentos, más el segundo comandante que se había embarcado en el bote, sufrió tan fuerte contusión en el bote, sufrió los marineros á cubierto sin sentido, siendo auxiliado en el acto por el médico y volvió en sí; al momento se arrió el segundo bote sin novedad, y se embarcó en él y con un número proporcionado de hombres se trasladó al barco italiano y empujó el trasbordo.»

Si yo agrego alguna palabra será para ensalzar en cuanto se merecen á aquellos hombres, que salvaron á su imposibilitado jefe, antes de proveer á su propia salvación. Como yo debo la vida á esos desdichados marineros, reitero desde las columnas de este periódico mis votos fervientes de perdurable gratitud que no se borra de mi pecho desde la fecha memorable del 11 de Septiembre de 1878.

Cuando logró embarcar en el segundo bote con sus ocho hombres de tripulación, y otros tantos más, nos dirigimos al brik-barca, dando la popa á aquellas tremendas olas, que nos tapaban á intervalos el horizonte y los dos botes.

En ese día y en ese momento aprendí yo todo lo que es capaz de aguantar un bote bien manejado. La mar de popa y aleta es la más peligrosa de todas para embarcaciones abiertas, por la exposición continua en que están de atravesarse ó colarse por ojo, si al ser embatidas por el golpe de mar llevan demasiada arrancada. Habría bastado el enganche de un remo en el agua, algún desuesido del patrón, ó no levantar la palamenta en los momentos críticos de la arremetida de un cénamo de mar, para que nos hubiésemos puesto el bote por sombrero. La travesía fué, por consiguiente, azarosa en alto grado; no había manos bastantes para achicar el agua que entraba por las bordas.

Con no pocos trabajos abordamos la barca por su costado de sotavento, y subí con los ocho hombres que me acompañaban. El bote que nos condujo volvió inmediatamente al Pizarro á continuar su expuesta y salvadora misión, juntamente con el otro de que disponíamos, pues el de Capriles, también terriblemente golpeado sobre el costado de la nave italiana, quedó poco menos que inútil.

En la cubierta de aquella fuimos recibidos con las mayores demostraciones de afecto, tanto por parte de los tripulantes como del Capitán y de la familia de éste, constituida por su esposa doña Carolina—ignoro su apellido—y dos hijas de catorce y diez y siete años.

Entonces supe me hallaba sobre el brik-barca de la matrícula de Génova, Carlo Frugoni, mandado por su propietario el Capitán de la Marina mercante italiana señor Giuglio Frugoni.

Nuestro estado, que inspiraba verdadera compasión, movió á aquella buena gente á darnos bebidas calientes y buenas frías de alcohol sobre nuestros entumecidos miembros, á la vez que preparaban algún alimento, pues ya hacía cerca de tres días que no entraba por nuestras bocas más que algún pedazo de galleta, á lo mejor remojado por el agua del mar.

Doña Carolina comenzó sin demora á ejercitar su inagotable caridad, llevándose á la bodega los marineros más lastimados, que ella curaba por sus propias manos, bien asistida del piloto ó agregado. Cuando llegó el médico á bordo se convirtió en su ayudante, ofreciéndole cuantos recursos estaban á su alcance, incluso su ropa blanca y la de sus hijas, para ser utilizada en la confección de vendajes.

Volvamos á Capriles; cuando salió del Pizarro hizo rumbo sobre la demora en

que sospechaba podría hallarse el brik-barca, con tan buena fortuna, que logró ganarlo a la salida del sol en unión de sus marineros, a costa de no pocos esfuerzos y peligros. No es para dicha la satisfacción que experimentamos cuando nos reunimos en la cubierta del buque salvador.

Hago cumplido honor a la verdad declarando que todo lo encontrado hecho cuando hablé con el Capitán. Capriles tenía ya concertado el salvamento, habiendo hallado desde los primeros momentos toda clase de facilidades en el noble Frugoni: dijo éste que cuanto hubiese en su barco se distribuiría por igual entre todos, sin dejar de reconocer—lo que ameritaba su generosidad—lo grave del caso al tener que repartir los recursos previstos para 18 hombres entre 153 huéspedes que se le metían de improviso por las puertas. Agregó que el verdadero conflicto estaba en el agua potable, pues la manutención de todos la creía asegurada, gracias a una gran cantidad de macarrones que él llevaba para negociarlos en Filadelfia; y con macarrones nadie se muere de hambre, digo yo, por propia experiencia.

Di noticia al Comandante, por el primer bote disponible, de la abnegada conducta y generosos propósitos del Capitán Frugoni, los cuales supimos estimar y agradecer en su inmenso valor.

El salvamento se hacía con lentitud desesperante, no tan sólo por el corto número de hombres que podían ser conducidos en cada barca, sino también por las dificultades del trasbordo a las embarcaciones menores y subida a la barca. Del Pizarro nos descolgáramos por cabos, sujetos en la aleta de sotavento, y por entre los golpes de mar, que nos cubrían a veces, habíamos de ganar el bote; en el brik-barca no era menos peligrosa la subida, que la efectuábamos por una escala de viento, pendiente del costado de sotavento. El contador, D. Luis Cueto, estuvo a punto de ahogarse; le faltaron las fuerzas al descolgarse, y cayó en el mar, de donde fué sacado, con no poco trabajo de los que le auxiliaron, desde el mismo bote que le agarraba.

No puedo pasar adelante sin dar conocimiento del meritorio acto que realizó un modesto soldado, cuyo nombre siento no recordar. Embarcó equivocadamente en un bote; echó de ver su error cuando ya no podía retroceder; llega al costado del brik-barca, y sin decir nada a nadie, regresa al Pizarro a ocupar nuevamente su puesto de honor. Este es un caso típico de disciplina, pero de disciplina excepcional. La definición que de tan grande virtud militar hizo silenciosa y prácticamente el benemérito soldado, no la da tan perfecta jingún Código.

Tocaba a su término el trasbordo, cuando vimos distintamente hacer preparativos para arriar la canoa del Pizarro. ¿A qué podía obedecer tan extraña determinación? Pronto salimos de dudas; al llegar al penúltimo bote, con el Alférez de navío Godínez, me dijo éste que el Comandante pensaba trasladarse al brik-barca en la canoa; era ésta de reducidas dimensiones, muy falsa, armaba remos de punta y no tenía más elementos de gobierno que unos guardines de algodón tejido. Nada más temerario, por consiguiente, que la aventura proyectada por Aguado.

Sin perder momento despaché el bote para el Pizarro, con una hoja de papel escrita que debía entregar el patrón al mismo Comandante, en cuya nota le hacía suplicas y reflexiones para hacerle desistir de su empeño, y convencerle de que viniera a la barca, como lo habíamos hecho todos, en un bote, que ofrecía mayores garantías de seguridad que la canoa.

No tardé en recibir contestación escrita del Comandante, concebida en los siguientes términos: *La canoa que he empleado por espacio de dos años en mi exclusivo uso, bien puede servirme ahora para ahogarme, si Dios lo dispone así.*

Palabras tan sencillas como levantadas que retratan la austeridad y temple de alma del hombre que las produjo. En el pensamiento del pundonoroso Aguado, debió indudablemente bullir el recuerdo de los tripulantes de la frágil embarcación, que el día antes pidieron esquiarla para cuando llegara el momento supremo de abandonar el Pizarro, con el abnegado propósito de aliviar de peso los botes y la balsa.

A la una y cuarenta minutos de la tarde abandonó el denodado jefe la ya desierta y desmoronada nave, en la pequeña y falsa embarcación que patronada por él mismo,

desaparecía, a intervalos, entre aquellas abismales olas.

Los momentos eran muy solemnes y el silencio imponente en la cubierta del brik-barca Frugoni; italianos y españoles, con la vista fija en el mar presenciaban aquella lucha y don Carlos y sus hijas asomadas a la borda, rezaban en voz baja. Algo había que hacer y pronto: dispuse saliese un bote al encuentro de la canoa para auxiliaria, si como era posible llegaba a zozobrar; mas no salió uno solo, salieron los dos botes que teníamos; todos, absolutamente todos, se disputaban el honor de volar en socorro de sus hermanos.

Llegó al fin aquel convoy glorioso, ó sease la canoa escoltada por los dos botes: subió Aguado con un cuadro de la Virgen del Carmen bajo el brazo—era el que se ponía en el altar los días de misa—subieron los que le acompañaban y se desarrolló en aquella cubierta tal escena de cariño y respeto que yo no sé cómo describirla; me declaro impotente para ello; vi resbalar alguna lágrima en rostros curtidos por las inclemencias del mar. Vi a las mujeres con las manos cruzadas dar gracias a Dios; vi al Comandante estrujado, abrazado por todos; vi cómo algunos marineros y soldados besaban la mano a su querido y valeroso jefe; vi, en suma, lo más grande, lo más sublime que puede verse en sentimiento, fraternidad y disciplina.

¡Todos salvados!
¡Ciento cincuenta y tres hombres rescatados de la muerte por la Providencia que nos mandó el brik-barca Frugoni!

Eran las dos de la tarde.
Seis horas mortales duró el salvamento. Después de Dios, todo lo hizo la disciplina.

Joaquín María Lazaga.

(Continuará)

MARINOS ILUSTRES

El Jefe de Escuadra
D. VICENTE DOZ

1736 a 1781

Seguramente hubiera llegado a más altos empleos, pues era muy joven cuando murió, siendo ya Jefe de Escuadra. Los datos que existen para formar su biografía son muy incompletos, por no haberse podido encontrar su hoja de servicios, ni publicación alguna que relate las vicisitudes de su carrera.

Se publicó a su fallecimiento en la *Gaceta de Madrid*, por el mes de Noviembre de 1781, un pequeño relato de sus servicios, única fuente que sirvió para hacer su biografía.

Sábese que nació en 1736 porque tenía cuarenta y cinco años en la fecha de su fallecimiento; pero se ignora el lugar de su nacimiento, siendo de suponer que era de familia noble, porque fué caballero profesor del hábito de Santiago.

Ingresó como guardia marina, previa la carta-orden correspondiente; sentando plaza en el departamento de Cádiz, y dándose a conocer por su mucha aplicación y buen talento. Ascendió luego a Alférez de fragata y se le destinó, con una Comisión de Oficiales científicos, a practicar el reconocimiento del plano y dió noticias sumamente curiosas y muy importantes para la navegación de aquel río, su geografía é hidrografía.

Navegó mucho tiempo por los mares de Europa y por ambas Américas, practicó el curso contra los buques de las potencias berberiscas; y embarcado en distintos navíos y fragatas, protegió la recauda de los buques que regresaban de América con tesoros y mercancías.

Más tarde, y cuando ya era Teniente de navío, observó en California, con D. Salvador Medina, el paso de Venus por el disco del Sol, en el año de 1796.

Determinó también la longitud de la Misión de San José, que en 1791 sirvió de comparación en las observaciones hechas allí mismo por los Oficiales que componían la expedición científica dirigida por Malespina, todo lo cual consta y está comprobado en el tomo primero, memoria segunda de la Colección de Memorias de aquella época, que se conservan en nuestro Depósito Hidrográfico.

Teniendo ya el empleo de jefe, ejerció con Real nombramiento, el empleo de Di-

rector del Colegio de Nobles de Madrid; y se le encargaron otras muchas comisiones del Real servicio, que desempeñó siempre con extraordinario acierto y a satisfacción, demostrando en ellas mucho talento.

Siendo Brigadier de la Armada mandaba como Comandante el navío *San Agustín*, en la Escuadra del Jefe D. Juan de Lángara, y se encontró en el combate naval que la misma sostuvo contra la inglesa del Almirante Rodney, sobre el Cabo de Santa el 16 de Enero de 1780, en cuyo hecho de armas naval se condujo tan bizarramente y con tal valor, que como premio se le promovió a Jefe de Escuadra.

Embarcado después como General subordinado en la Escuadra que mandaba el General D. Luis de Córdova, concurrió con ella el apresamiento del gran convoy inglés de 55 embarcaciones, sobre el ya citado Cabo de Santa María, y después del apresamiento, se le encargó al General Doz, con la división de su mando, hacerse cargo de dicho convoy y escoltarlo hasta la bahía de Cádiz, lo que efectuó cumplidamente entregando allí todos los buques apresados en el mes de Agosto del ya referido año de 1780.

A principios del siguiente fué desembarcado el jefe de Escuadra D. Vicente Doz, a causa del mal estado de su salud y sin llegar a curarse de la enfermedad que venía padeciendo falleció en la misma plaza de Cádiz el 14 de Noviembre de 1781, a la edad de cuarenta y cinco años según hemos manifestado al principio.

Fué un marino entendido como lo prueban sus especulaciones y trabajos científicos en el Orinoco y otros astronómicos; fué hombre animoso, como puede apreciarse por el valor desplegado en el combate contra la Escuadra inglesa del Almirante Rodney mandando el *San Agustín*, comportamiento que le valió el ascenso a jefe de Escuadra, siendo solo de lamentar que falleciera en edad relativamente temprana, cuando aún podría contribuir a dar días de gloria a su Patria y a la Marina, en la que ha dejado los mejores recuerdos y se le cuenta como a uno de sus generales más jóvenes é ilustres de la época en que vivió.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 2 de Octubre de 1902.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA.)

El Alfonso XIII.

Habana 2.

Ha llegado a este puerto procedente de la Coruña el vapor correo de la Compañía Transatlántica *Alfonso XIII*.

El regreso de la Corte.

San Sebastián 2.

A pesar de la reserva guardada oficialmente, es seguro que la Corte regresará a Madrid el día 8.

El Rey saldrá para Zaragoza el día 16 y regresará a Madrid el 20.

La dinamita en Salónica.

Salónica 2.

En la noche del martes los insurrectos lanzaron bombas sobre los Konaks de Razlog y Djonnabraia. La policía, gendarmería, soldados y vecinos atacaron a los dinamiteros y dieron muerte a 35.

Panaderos en huelga.

Niza 2.

Se han declarado en huelga los obreros panaderos.

El alcalde ha advertido a los patronos que pone a disposición de los mismos a los obreros militares.

Monseñor Lorenzelli a Roma.

París 2.

Monseñor Lorenzelli, Nuncio de Su Santidad, ha salido de esta capital para Roma.

Contralmirante fallecido.

París 2.

El Contralmirante Le Do, Comandante de una división de la Escuadra del Extremo Oriente, ha fallecido en Saigón.

Eduardo VII.

Londres 2.

El rey volverá el jueves a esta población. Para el viernes ó el sábado se espera la reconstitución del gabinete. Lord Milner se ha negado a encargarse de la cartera de las Colonias.

El viaje de Cómbes.

Perpiñán 2.

El Sr. Cómbes, Presidente del Ministerio, ha llegado a esta población, procedente de Barcelona.

Congreso socialista.

Amberes 2.

Terminada la conferencia de Derecho Internacional, se ha empezado la discusión sobre la anarquía; pero aplazando todo acuerdo.

El Sr. Macourt volvió a insistir sobre la conveniencia de la institución de un Congreso consultivo permanente.

El Alfonso XIII.

Coruña 2.—Recibido el 3.

Procedente de la Habana ha fundeado en este puerto el vapor correo de la Compañía Transatlántica *Alfonso XIII*.

Los Príncipes de Asturias.

París 2 (11,55 n.)

A las once de la noche llegaron a esta capital los Príncipes de Asturias.

La crisis inglesa.

Londres 3.

The Daily Telegraph dice hoy que el Sr. Balfour, en vista de las dificultades que encuentra para la reconstitución del Gabinete británico, desista de llevarla a cabo; pero que esta resolución del primer ministro no se hará pública oficialmente antes del lunes próximo.

Francia en Marruecos.

París 3.

El Sr. Sabatier, exdiputado por Orán, ha constituido un comité para combatir el proyecto de una expedición a Marruecos.

La cuestión de Acre.

Río Janeiro 3.

El Ministro de Negocios extranjeros, barón de Río Branco, se opone a que el asunto relativo al territorio de Acre sea sometido a un arbitraje.

El ministro mantiene en toda su integridad las proposiciones que presentó al principio respecto al cambio de territorios.

LOS GLOBOS MILITARES

La Compañía Aerostática del Cuerpo de Ingenieros efectuó ayer la 15.ª ascensión de la serie que viene realizando desde primeros de Agosto.

Tripularon el globo los primeros Tenientes señores Valle y Fernández Mulero.

La ascensión comenzó a las diez y cuarenta y cinco de la mañana, y a la una de la tarde descendieron los tripulantes del *Venus*, que así se denomina el globo, en Tuba, provincia de Soria.

Aleazaron una altura sobre Guadalajara de 3.000 metros, donde la temperatura era un grado sobre cero.

El recorrido fué de 100 kilómetros, con una velocidad media de 40 por hora, marchando entre nubes la mayor parte del tiempo.

Al descender los aeronautas se dirigieron a un grupo de labriegos que espantados presenciaban la aparición y descenso del aerostato. Uno de los labriegos llegó a apuntar con una escopeta al Teniente Valle, que no sin gran trabajo consiguió tranquilizar al ignorante campesino.

Terminados los trabajos del descenso, el material fué trasladado en mulas a Medinaceli.

TEATRO LÍRICO

“El Juramento.”—Debut de la señorita Morais.

Con *El Juramento* debutó anoche en el elegante coliseo de la calle del Marqués de la Ensenada, la encantadora señorita Angeles Morais, que ha terminado este año, después de brillantes ejercicios, su carrera en el Conservatorio.

La joven y bella debutante salió airosa de su cometido. Canta con verdadera maestría, con arte y gusto exquisitos. Luchaba anoche, aparte de la natural emoción, con un grave inconveniente, que mereció a sus excepcionales condiciones pudo vencer, logrando espontáneos aplausos del escogido público que llenaba todas las localidades del teatro; la señorita Morais estaba afónica, y sólo por atendibles compromisos de empresa, cantó el papel de María que tenía a su cargo. Dió con ello una prueba de los respetos que se deben también al público que paga.

En la romanza del primer acto estuvo muy sentida, cantándola con verdadero cariño de artista consumada. Al final, así como en los dúos de los actos segundo y tercero, fué muy aplaudida.

Al terminarse la representación de la obra, tuvo la ya consagrada tiple que presentarse repetidas veces en el palco escénico a recoger flores y aplausos a granel.

La debutante demostró que posee facultades notabilísimas para llegar a ser facultista de primera fila, porque además de su voz dulce y hermosa, declama bien, conoce la escena y acciona con desenvoltura. Seguros estamos de que en noches sucesivas, la labor de la señorita Morais confirmará nuestro imparcial juicio.
El Sr. Martínez es un excelente barítono, cuyo trabajo fué muy celebrado y aplaudido.
La Caballero muy bien en su papel de baronesa, desempeñado con gran acierto. Ya se lo demostraron los unánimes aplausos del público.
En conjunto, la interpretación de la obra y la *mise en scena* admirables.
El teatro de bote en bote.

Obsequio al Almirante.

Una comisión presidida por el general D. Manuel Elisa, director del personal del Ministerio de Marina y compuesta del capitán de navío D. Julián García de la Vega, capitán de fragata, D. Enrique Navarro y Cañizares, teniente de navío de primera clase, D. Emilio Croquer y tenientes de navío D. Juan Antonio Martín Posadillo y don Francisco de Remes, ha visitado en su despacho del Ministerio al ilustre Almirante de la Armada para hacerle entrega de su nombramiento a tan alta gerarquía, trabajo de gran mérito artístico, hecho a pluma sobre pergamino.
Con tal motivo el general Elisa pronunció un sentido y elocuente discurso, felicitándose en nombre de la Marina, de tener al frente y en el más elevado puesto de la Armada a un general tan ilustre, respetado y querido como el Sr. Beránger, que tantas pruebas ha dado siempre de su amor a la Corporación.

El veterano Almirante Beránger, visiblemente conmovido, contestó en breves y expresivas frases, manifestando que agradecía profundamente tan señalada distinción, y entre otras, cosas dijo que constituía para él uno de los honores más grandes recibidos durante su larga carrera militar, doblemente valioso por ser un testimonio del cariño del Cuerpo en que tiene la honra de servir, y al que había consagrado y seguirá consagrando siempre todos los entusiasmos de su vida.

El diploma, encerrado en una lujosa cartera de piel de Rusia, con broche de oro, en el que se ven las cifras del Almirante, es un delicado y valioso objeto de arte.
—N una c para e ción e broso popul Cus za de estud naria como Nal forma ra, su de do roscal cuerpi No años, cepei Apl bleció de est había serpi Tot do al favor hasta mos tácul. Co. tuví de ag nos d estab tar q ros. Un canta ella v nuest conte méric Un la te que, ban i fuese De taría herm café En sinti mane Al amig Re segu sión. La mina De ble d mos cuerc cuerc boa i un vi embr y nos Na Su y toda amen Ad mons domi Ser llos, viole nas y Pedir; ment alien La iba á bre n las m serpi De sillo zo lit tuche

PIANOS

DE CUERDAS CRUZADAS
A PLAZOS
¡5 DUROS MENSUALES!

superiores con marco de hierro, cavi-
llo de metal y ricos candelabros
dobles de níquel ó dorados.

(Precio de coste) fijo é invariable.

Garantizada su sólida é irreprochable exo-
lente fabricación, bajo la respetable firma de
la conocida y acreditada Casa de Barcelona,
**R. MARISTANY, exsocio fundador de
la primitiva fabrica BERNAREGGI,
BOISSELOT y C.**

ÚNICO DEPOSITARIO EN
MADRID
HIJO DE R. MARISTANY
51.—MONTERA.—51.

50 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA."

EL BUQUE FANTASMA

SEGUNDA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA

POR D. F. J.

Poco a poco, preada, añadió hablando con la fragata, que caía pesadamente entre las olas y cuyos tabloncillos gemían horriblemente. ¡Más despacio, querida, más despacio! ¡Cuántos tumbos estarán dando los pobres diablos que van en los otros buques! ¡Eh! Señor Vanderdeken, lo que es ahora llevamos nosotros la ventaja; nuestros compañeros deben haber sido arrojados muy a sotavento. ¿No es verdad?

—Yo no puedo asegurarlo, replicó Felipe sonriendo.
—Pues no hay embarcación alguna a la vista. ¡Santo cielo! allá veo una por el través. ¡Mirela usted! ¡Valiente buque debe ser, cuando aguanta casi todo el velamen con este tiempo!

Felipe ya lo había visto. Era un gran buque, que caminaba viento en popa y casi en la misma dirección que ellos.

A pesar del huracán, que obligaba a la *Vrouw Katerina*, a mantenerse con las mayores rizadas, un foque a la cangreja, el buque que contempilaba nuestro héroe navegaba con mayores gavias, juanetes, sobrepauetes, alas y arrastraderas; ni más ni menos que si le impulsara una brisa suave.

Imensas olas hacían cabecear espantosamente a la *Vrouw* mientras que la otra fragata se deslizaba por entre las espumosas aguas, cual si surcara la tranquila superficie de un lago.

Felipe comprendió en seguida que tenía ante sus ojos al *Buque Fantasma*.

—¡Qué raro es esto! observó el señor Barentz.

Vanderdeken sentía tal opresión en el pecho, que no pudo contestar.

Pero los marineros habían ya observado la aparición, y la leyenda era bien conocida por todos.

Muchos soldados subieron también sobre cubierta al tener noticia de lo que ocurría, y poco tiempo después, centenares de ojos se fijaban en el extraño buque; hasta que un fuerte chubasco, acompañado de truenos y relámpagos, envolvió a la *Vrouw* en una obscuridad casi completa.

Pasado un cuarto de hora, se despejó la atmósfera, pero el buque que escitaba la

curiosidad general, había desaparecido.

—Debe haberse ido a pique durante el chubasco, dijo el capitán Barentz. Yo creía que tenía que ocurrir así. ¿Quién se atreve a llevar tanta vela durante un temporal semejante? Nunca hubo barco alguno que resistiera tanto como mi *Vrouw Katerina*.

Ese capitán ha sido un mentecato, intentando navegar en nuestras aguas y su necesidad le ha costado cara.

—¿No lo cree usted así, señor Vanderdeken?

Felipe no se dignó replicar a estas observaciones, que probaban evidentemente la locura de Barentz.

Comprendía que iban todos a perecer, y al considerar el número de personas que venían a bordo, temblaba de pies a cabeza. Después de una corta pausa, dijo:

—Capitán, la tempestad continuará todavía, según las apariencias, y creo que no existe buque que pueda resistirla largo tiempo.

Es por lo tanto mi opinión que hagamos rumbo a la Bahía de la Tabla, para refugiarnos en ella y reparar las averías. Además supongo que encontraremos allí al resto de la escuadra.

—No tema usted por la *Vrouw Katerina*, contestó el capitán; barcos como ella no se sumergen jamás.

—¡Maldita sea! dijo entonces uno de los marineros que se había aproximado, tomando parte en la conversación. Si yo hu-

biera sabido lo mala, vieja y rota que estaba, no me habría nunca embarcado en ella.

El señor Vanderdeken tiene razón; vamos a la Bahía de la Tabla antes que sobrevenga alguna cosa peor.

Ese buque que acaba de desaparecer nos debe servir de aviso, cuando se aparece es por algo... pregúntelo usted al señor Felipe, que está bien enterado, porque es un completo marino.

Esta última observación hizo estremecerse a nuestro héroe; sin embargo, el que la hizo ignoraba completamente cuanto tenía que ver Felipe con el *Buque Fantasma*.

—Yo sólo puedo decir, replicó, que siempre que he tropezado con ese barco, han ocurrido desgracias.

—¿Y qué tiene ese barco de particular para asustar tanto a ustedes? dijo el capitán Barentz. ¡Lleaba demasiada vela y se ha sumergido!

—Esa fragata no se va jamás a pique, replicó uno de los marineros.

—Nosotros sí que nos iremos, si no viramos de bordo; gritaron muchas voces.

—¡Qué disparate! ¿No dice usted nada, señor Vanderdeken?

—¡Se ha marchado! murmuró. Ahora tengo que sufrir durante muchos meses el más cruel de los tormentos, porque para mí lo es el no verle; puedo asegurar que solo vivo en su presencia.

—Ya he manifestado mi opinión, repli-

có Felipe, que estaba ansioso de conducir el buque al puerto si era posible. Repito que lo mejor que puede hacerse es dirigirse a la Bahía.

—Sepa usted, capitán, dijo el anciano marinero que había hablado antes, que estamos todos resueltos a ello, quiera usted ó no; por lo tanto, ¡cierra tímón a la banda! y usted, señor Vanderdeken, ocúpese en dirigir la maniobra de orientar las velas.

—¿Cómo! ¿qué significa esto? gritó el capitán Barentz. ¿Una sublevación a bordo de la *Vrouw Katerina*? ¡Imposible! ¡La *Vrouw Katerina*, el mejor, el más rápido de los buques del mundo entero!

—El más viejo, más malo y más pesado de todos, replicó un marinero.

—¿Qué es lo que oigo? dijo Barentz, fuera de sí. Vanderdeken, encierre usted ahora mismo a ese canalla embustero.

—No le haga caso, está loco; volvió a decir el marinero anciano. Señor Vanderdeken, solo a usted obedecemos, pero viramos de bordo inmediatamente.

Barentz estaba furioso; pero Felipe, fingiendo darle la razón y asegurando a su oído que los marineros eran unos truenos, logró convencerle al fin de que el único recurso era buscar el puerto.

Varióse el rumbo, orientáronse las velas y la *Vrouw Katerina* huyó delante del temporal.

Hacia la tarde cayó el viento, despejándose

CUENTO

La serpiente.

La adivinadora acababa de retirarse después de haber examinado las manos de los presentes y de haber dicho a cada uno de estos tres palabras proféticas. Las mujeres se reían, y aún más los hombres, de aquella locura que les había inducido a tender la mano a la nigromántica. El doctor L... era el único que se había negado a que le predijeran su porvenir. No hubo quien no notara su abstención. Por tanto, una de las señoras le dijo: —Indudablemente, doctor, su pontificado científico no le permite participar de nuestras supersticiones. —Se equivoca usted; pero tengo motivos personales para no preguntar nada a las pitonasas. En otro tiempo, una de ellas me hizo una predicción en la que se encierra una horrible aventura de mi vida. —Cuenta usted... —Tenía yo diez y seis años, cuando un día oía en la calle oía espantosos gritos de angustia y vi una niña de corta edad que iba a ser atropellada por un carruaje. Nadie se atrevía a moverse, cuando, sin saber cómo, saqué de entre las patas del caballo a la pobre criatura, que sin mi pronto auxilio hubiera perecido irremisiblemente. Una mujer harapienta cogió a la niña en brazos y me dió las gracias por mi acto heroico. Cuando estuvimos algo alejados del grupo que se había formado, me cogió la mano y me dijo: «Soy gitana y sé leer el porvenir de las personas. La mujer y la serpiente perdieron a Adán. Cuidado, pues, con la mujer y cuidado también con la serpiente». Todos los circunstantes se echaron a reír. —Esa es una profecía muy oscura —dijo uno de los contentillos—. ¿Y ére usted que se realizará algún día? —Se ha realizado ya —contestó fríamente al doctor. —¿Cuándo? —Al cabo de cuatro años.

Nolla Dora —prosiguió el doctor era una criatura deliciosa, que había nacido para encantar, y que desempeñaba esta función encantando serpientes ante el asombroso público de las ferias y de las fiestas populares. Cuando estableció su barraca en la plaza de la población donde comenzó yo mis estudios de medicina, produjo extraordinaria sensación. Recuerdo la tal barraca como si la hubiese visto ayer. Nolla Dora se presentaba en una plataforma colocada ante doce bancos de madera, sacaba de unas cajas varias serpientes de dos ó tres metros de largo y se las enroscaba alrededor de su hermosa y esbelta cuerpo. No tenía aquella eriatura más que veinte años, y su belleza era verdaderamente excepcional. Apenas hacía tres días que se había establecido en la población, cuando el grupo de estudiantes de que formaba yo parte se había posesionado de la barraca y de las serpientes. Todas las tardes estábamos allí, animando al público a que entrara, con objeto de favorecer los intereses de Nolla Dora, y hasta llevamos un piano, en el que tocábamos escogidas piezas durante el espectáculo. Como era natural, no era posible que estuviéramos casi todo el día en compañía de aquella mujer admirable sin enamorarnos de ella. En cuanto a mí, confieso que estaba loco por Nolla Dora y que creí notar que me prefería a todos mis compañeros.

Un día, después de haber cerrado la encantadora su barraca, nos quedamos en ella varios amigos, deseosos de sentir en nuestros rostros el contacto, liso, frío y misteriosamente magnético de las adormecidas serpientes. Uno de mis compañeros, sorprendido de la terrible fuerza de aquellos animales, que, atargados en nuestro clima, se dejaban manejar por nuestras manos como si fuesen de goma, tuvo una idea diabólica. Desaba saber si aquellas bestias despertarían de su sopor; cogió el ejemplar más hermoso de la colección y lo inyectó de café. En el primer momento el monstruo no sintió los efectos de la inyección y permaneció en el mismo estado que antes. Al cabo de poco tiempo se retiraron mis amigos y Nolla Dora me tendió sus brazos. Recuerdo todos los minutos, todos los segundos de aquella escena, con la precisión que el espanto produce. La luz del gas, que había sido bajada, iluminaba débilmente la barraca. De pronto —¡oh, que despertar tan horrible de nuestro ensueño!— De pronto sentíamos que se nos enroscaba en nuestros cuerpos algo semejante a una enorme cuerda. Lancé un grito de terror. Era el boa inyectado de café, que, poseído de un vigor inesperado, de una inverosímil embriaguez, nos apretaba entre sus anillos y nos iba a ocasionar la muerte. Nolla Dora no articuló ni una palabra. Su voluntad de domadora había perdido toda su eficacia y sus fuerzas se habían amenguado ante la sorpresa del peligro. Además, sus ojos no encontraban los del monstruo al que tal vez hubiera podido dominar con el influjo de su mirada. Sentía yo la terrible presión de los anillos que cada vez apretaban con mayor violencia nuestros cuerpos. Nuestras piernas y nuestros brazos estaban inmóviles. Pedía yo socorro; pero mi pecho, estrechamente unido al de Nolla Dora, no tenía ya alientos para gritar. La muerte era inevitable; la muerte, que iba a nirse en espantoso lazo con la pobre muchacha, cuyas carnes crujían contra las mías en virtud de los esfuerzos de la serpiente. De pronto recordé que llevaba en el bolsillo mi estuche. ¡Si hubiera tenido un brazo libre, si hubiese podido sacar de mi estuche el bisturí, estaba salvado! Pero la re-

pugnante bestia me tenía sujetos los brazos. ¿Cuánto tiempo duró aquella lucha? No lo recuerdo. Lo único que tengo presente es el hecho de que en el momento que iba a darme por vencido pude sacar el bisturí de mi bolsillo. Con la hoja logró cortar la carne del boa, el cual soltó su presa. Inmediatamente perdí el conocimiento.

III Cuando recobré el conocimiento, Nolla Dora estaba muerta y yo tenía la cabeza llena de canas. V. M. Michelet.

El Canal de Guernica.

Este Canal, cuyas obras se inauguraron hace unos días, habrá de proporcionar a la villa de Guernica beneficios de gran trascendencia, puesto que a más de las ventajas comerciales que reportará, consiguiese con él sanear la población y su fertilísima vega. Las obras serán costeadas por el Estado, la Diputación vizcaína y el Ayuntamiento de Guernica. La subvención del Estado se ha aumentado hasta 300.000 pesetas, repartidas en seis presupuestos, el Ayuntamiento de Guernica subvenciona; por ahora, el Canal con 56.000 pesetas, y la Diputación ha acordado contribuir a las obras con el doble de la cantidad que de el Municipio de Guernica.

Por ahora, el Canal llegará hasta Murueta, y en el puerto de Rentería se construirá un extenso muelle para embarcaciones menores. La profundidad del Canal será, por lo menos, de tres metros, durante la marea baja; por consiguiente, podrán navegar por él pabotes, remolcadores y otros buques que no tengan mucho calado.

Cooperativa de la Prensa.

Con el regreso de los veraneantes ha vuelto la animación a la Cooperativa de la Prensa. La venta de estos últimos días acredita las ventajas positivas que dicho centro ofrece a sus asociados. En la próxima semana se repartirá a los señores socios el nuevo catálogo. Las importantes compras de los artículos de mayor consumo hechas últimamente, permiten ofrecerlos en condiciones de calidad y precio verdaderamente inmejorables. En otros artículos, licores, ratafias, cervezas, vinos etc., la diferencia entre los precios del mercado y los de la Cooperativa es tan grande en beneficio del consumidor, que se explica bien que la Cooperativa realice entre sus socios las extraordinarias ventas de estos días.

Ingenieros geógrafos.

La Dirección general del Instituto Geográfico y Estadístico convoca a concurso para la provisión de una plaza de ingeniero tercero del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos, oficial segundo de Administración, dotada con el sueldo anual de 3.000 pesetas, y que se ha de proveer con arreglo a lo dispuesto en el art. 1.º del Real decreto de 29 de Noviembre de 1901, en el personal de los Cuerpos generales de Artillería é Ingenieros de la Armada, ó del Observatorio de Marina de San Fernando como Astrónomos con categoría ó sueldo análogo a los de los oficiales del Ejército, siempre que hayan aprobado las asignaturas de Geodesia y Astronomía. Los aspirantes que no habrán de exceder de la edad de cuarenta años, deberán presentar sus instancias por conducto del Ministerio de Marina en el plazo de un mes, á contar desde la publicación de este anuncio, acompañadas de las hojas de servicios, de las certificaciones de las hojas académicas y de todos los méritos que los interesados aporten al concurso.

Miguel Manjón

Ayer mañana falleció en esta corte, víctima de antigua dolencia, nuestro querido amigo y compañero en la prensa D. Miguel Manjón. Periodista inteligente y trabajador, de acrisolada honradez, contribuyó al encumbramiento de muchos políticos que hoy vemos triunfantes en las alturas, y ha muerto pobre y acompañado tan solo por algunos compañeros. Formó parte de las redacciones de El Cronista, El Día, El Español y El Clamor, dirigiendo el Diario Español durante el tiempo que este periódico fué órgano del Sr. Romero Robledo. Aunque por poco tiempo, figuró también en nuestra redacción, en la que desempeñó su cometido con su reconocida inteligencia y actividad, dejando en ella muy gratos recuerdos y buenos amigos que hoy lloran su muerte. El entierro, costeado por la Asociación de la Prensa, se ha verificado á las once de la mañana, concurriendo á él numerosos compañeros y amigos del finado. Descansen en paz!

Policías presos

En el proceso que está instruyendo el juez del Hospicio Sr. Ortega Morejón, para depurar las acusaciones que se han hecho contra funcionarios que han sido de la Policía madrileña, hubo ayer importantes novedades. A primera hora de la tarde comenzó el Juzgado sus trabajos, habiendo sido citados el ex-delegado Almería, los exinspectores Luna y Carbonell y otras varias personas como testigos. Parece que las acusaciones lanzadas por el Chato de Jaén contra algunos policías, han sido comprobadas por el Juzgado. El procesado en la causa de el Cantinero, Mariano Conde, en una declaración que ha prestado recientemente, dijo que había pagado á Carbonell una letra que éste no podía abonar. La letra era de un sastré, y según ha referido Conde, Carbonell, en un café, se lamentó estando él presente, de que no podía pagarla, comprometiéndose entonces Conde, que conocía al sastré acreedor. Carbonell dió sobre este hecho explicaciones al juez, y dijo que cuando sucedió él no pertenecía á la Policía. Luna, como recordarán los lectores, no titubeó en decir al juez que él mismo y Almería habían recibido dinero de casas de juego. Almería y Carbonell fueron también interrogados ayer tarde. Los dos salieron del despacho del juez del Hospicio con el mayor disgusto retratado en sus semblantes. Pocos momentos después eran conducidos á la Cárcel de Madrid.

Luna no acudió al llamamiento judicial, y el juez dió orden de que fuese detenido. Se llamó telefónicamente al Gobierno civil, y el gobernador mandó que se buscara al ex-inspector de policía, que habita en la calle de Mendizabal. Luna alegó hallarse enfermo y entonces se dispuso que permaneciera á la puerta de su ha-

bitación un guardia de seguridad hasta que pudiera ser conducido á la Cárcel el ex-policia. Convenido éste de que le sería difícil escapar, se determinó á ir á la cárcel, donde fué por su pie á las seis y media de la tarde. Terminadas las diligencias, el Juzgado se trasladó á la cárcel, donde se celebraron varios careos entre los policías presos y el Chato de Jaén y Mariano Conde. Almería fué careado con el Chato de Jaén, quien se ratificó en las acusaciones que contra él ex-policia había hecho anteriormente. También Mariano Conde hizo gravísimos cargos contra Luna y Carbonell, en careo celebrado entre el edecán falsificador y los citados ex inspectores de Vigilancia. La noticia de la prisión de los dos ex inspectores y el ex delegado produjo gran impresión entre los policías. En la Casa de Canónigos circuló el rumor de que no serán éstas las únicas prisiones que por dicho proceso se realicen.

Teatros.

Lírico. Para esta noche se anuncia la primera representación en la temporada de la aplaudida obra de Dicenta, Paso y Chapí, Curro Vargas. El papel de protagonista estará á cargo del tenor Simonetti, que tantos y merecidos éxitos ha logrado en esta zarzuela. De los restantes papeles están encargados las señoras Ortega, Galán, Alonso y Silvestre y los Sres. Barberá, Peris, Barrenas y Rubio. En el mismo teatro han comenzado los ensayos de la zarzuela en tres actos y un epílogo, en verso, Raimundo Lulio, original la letra de Joaquín Dicenta y la música de Ricardo Villa. La aplaudidísima ópera, transformada por sus autores en zarzuela, será puesta en escena á mediados de este mes.

Lara.

La inauguración de la temporada se verificará la semana próxima. Los primeros estrones de la temporada serán un sainete de los señores Casero y García Alvarez, un juguete cómico de Domingo Santoval, y una comedia en dos actos de D. Jacinto Benavente. Los señores abonados del año anterior tienen reservadas sus localidades, y los encargos de abonos nuevos pueden recogerse en contaduría. Zarzuela. Mañana domingo, á las cuatro y media de la tarde, se pondrá en escena, por primera vez en la presente temporada, el popular sainete El bato, la zarzuela nueva de gran éxito Los hijos del mar y El famoso Colirón. Por la noche, en primera y cuarta secciones, la revista Venus Salón, que llena todas las noches el teatro, y en segunda y tercera Los hijos del mar y El famoso Colirón.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA) Desde San Sebastián. San Sebastián 3. El Embajador de España en Viena Sr. Ramírez de Villa Urrutia, almorzaba hoy en Miramar. Marchará á su puesto después de recoger en Biarritz á su familia. Anunciase la próxima venida á España del duque de Morny. Trae el proyecto de la construcción de un ferrocarril de Río de Oro al Sur de Marruecos. Negativa del Gobierno portugués. Lisboa 3. El Gobierno ha negado, por informes recibidos de Loanda, que haya muerto varios de los soldados que fueron deportados. Ya se han dado las órdenes oportunas para que regresen á Lisboa en el vapor Cazango, que será el primero que zarpe para nuestras costas. Juicios de la prensa inglesa. París 3. La prensa inglesa hace constar que nunca como ahora, en que no hay Ministro de Hacienda, ha sido necesario que haya una persona dotada de la suficiente energía al frente de dicho Ministerio. La crisis de los fondos públicos es evidente; la colocación del dinero es más difícil cada día y el representar la cotización del consolidado un 4,50 ó un 4,75 por 100 en vez de 2 supone un estado completamente anormal. Los grandes gastos de la última guerra y el no haberse reducido, una vez terminada aquella los gastos públicos, contribuyen al malestar económico. Movimiento de tropas. Sofía 3. Ayer salieron para Haskovo, población situada entre Filipópolis y Andrinópolis tres baterías de artillería de sitio. Descarrilamiento. Viena 3. Un despacho de Semlin á La Nueva Prensa da cuenta de haber descarrilado ayer el tren correo entre Semlin y Neusatz. Atribuyese el hecho á un atentado criminal, creyéndose que se trataba de hacer descarrillar el tren expreso de Oriente en que iban la madre é hijos del Príncipe de Bulgaria. Austria y Rusia. París 3. El periódico austriaco Extrablatt hace constar el carácter pacífico de las conferencias celebradas por los Emperadores de Rusia y de Austria Hungría, si bien añade que estas conferencias deben ser seguidas con interés en Constantinopla, Sofía y aún en Belgrado. Viaje del Sr. Combes. París 3. La repentina marcha de España del Sr. Combes se debe á la muerte de su señora hermana política. Mañana se verificará en París el entierro. Los Emperadores de Rusia y Austria. Murszeg 3. Los Emperadores de Rusia y Austria han salido para Viena. Créese completamente satisfactorio el resultado de la entrevista. INFORMACIÓN POLÍTICA La retirada de Maura. A pesar de la llegada del Sr. Maura á Madrid, continúa sin saberse si el exministro de la Gobernación se retira ó no de la política. Amigos íntimos del Sr. Maura afirman que éste no ha pensado en imitar lo hecho por el Sr. Silvela; pero no faltan también quienes, considerándose bien informados, aseguran que aquel espera, para retirarse de la política, el momento en que pueda hacerlo con gran aparato y resonancia.

No falta con tal motivo quien crea que el Sr. Maura se despedirá de la política en el Congreso, pronunciando un elocuente discurso, en el que expondrá las razones que tiene para adoptar aquella resolución. Las cartas de Romanones. Es muy interesante el descubrimiento que ha hecho el corresponsal de El Liberal en Pontevedra, relacionado con las cartas que el conde de Romanones envió al señor Montero y al marqués de la Vega de Armijo. A estos dos prohombres se la había enviado individualmente, acompañada de otra en que decía: «Usted es el primero que conocerá esta carta, en atención á su alta significación y á sus grandes prestigios.» Se descubrió el juego porque Montero Ríos mandó á su hijo Avelino al castillo de Mos, llevando la carta de Romanones á Vega Armijo, quien la había recibido ya, con la otra misma aludida. Montero Ríos encargó á Vega Armijo que contestase á Romanones, agradeciendo la distinción. Así lo hizo el marqués, quien redactó una carta muy atenta para Romanones, y se la envió. De esta carta se sacó una copia, que Avelino Montero llevó á Lourizán. D. Eugenio copió la carta al pie de la letra y á su vez se la envió á Romanones, para que se enterase de que él y Vega Armijo habían descubierto el juego. Es de suponer que después de este descubrimiento, el conde de Romanones renunciará á continuar los trabajos que venía realizando para dotar de jefe al partido liberal. Puertos francos. El jefe del Gobierno ha negado hoy que entre en los propósitos de aquél el de conceder á Barcelona la zona neutral con objeto de preparar á la población en favor del Rey, para cuando éste vaya á visitarla. Hasta ahora el Gobierno no se ha ocupado del viaje de S. M. á dicha capital, aunque considera seguro que irá á visitarla, pues desea el Monarca conocer todas las poblaciones de España. Lo que sí proyecta el Gobierno, dijo el Sr. Villaverde, es conceder el puerto franco y esto se hará no solamente á Barcelona, sino también á Cádiz, Vigo, Bilbao y azco Gijón. El viaje á Zaragoza. Acerca del viaje de S. M. á Zaragoza, insistió el Sr. Villaverde en que se efectuará dentro del presente mes, sin que todavía se haya fijado la fecha en que se emprenderá aquél. Lo de Valladolid. No parece cierto que la Guardia civil asistiese al acto de la inauguración del curso en la Universidad de Valladolid armada con el Maússer. En los Centros oficiales se asegura que sólo fueron algunos guardias vistiendo estos traje de paso. Regreso. El lunes próximo regresarán á Madrid los Ministros de Instrucción Pública y de Marina. CONSEJO DE MINISTROS A las tres y media de la tarde se reunieron los ministros en la Presidencia, para celebrar Consejo. Este ha sido muy breve. Terminó á las cinco y media, facilitándose á la Prensa la siguiente Nota oficiosa. El Consejo acordó á propuesta de los ministros de la Guerra y de Gracia y Justicia, el traslado á la cárcel de Málaga de los presos sujetos á la jurisdicción militar y detenidos en Ronda, cuya cárcel no ofrece condiciones de seguridad. El Ministro de Gracia y Justicia dió cuenta de un expediente autorizando el pago de gastos de mobiliario para la Dirección de los Registros y de retratos de S. M. para el Tribunal Supremo y de otros de suministro de víveres para la prisión de Puerto de Santa María. El de Hacienda expuso que el resultado de la recaudación arroja un aumento en el último trimestre de 7.165.015 pesetas. Se acordó presentar á las Cortes un proyecto de ley solicitando el crédito necesario para liquidar con la Confederación Helvética la deuda pendiente por razón de los esclarecidos regimientos suizos que se organizaron en virtud de la capitulación de Berna de 2 de Agosto de 1804. Se acordó, á propuesta del Ministro de Hacienda, que empiece á regir desde 1.º de Enero el Registro fiscal de la riqueza rústica de Madrid, que hace descender al siete y medio por ciento el tipo de tributación, que anualmente excede del veintuno. Aerdase un proyecto de decreto creando una Junta de los Jefes de Administración del Ministerio de Hacienda para la formación en el plazo de tres meses del Código de Hacienda. Aprobóse, asimismo otro proyecto sobre incautación de los bienes de los Institutos en cumplimiento de la ley de 29 de Junio de 1890. Finalmente dió cuenta el Sr. Besada del proyecto de ley sobre abanderamiento de buques, cuyo examen suspendió el Consejo hasta el regreso del Ministro de Marina, aprobándose otros proyectos de ley sobre depósitos francos y franquicias para los barcos viejos y las esponjas pescadas por súbditos españoles. El Ministro de la Guerra dió cuenta de un expediente de excepción de subasta que fué aprobado. Ocupose el Consejo á propuesta del Ministro de Agricultura, de la necesidad de activar cuanto sea posible las obras del Canal de Isabel II, los hilos telefónicos para evitar los accidentes á que da origen su desprendimiento. Se acordó que los Ministros de Gobernación y Agricultura estudien el modo de alcanzar que en breve plazo desaparezcan los hilos telefónicos de la Puerta del Sol y de las calles de mayor tránsito. Trataron también de las deficiencias advertidas en el servicio de los ferrocarriles, así como de las quejas que se producen con tal motivo. El Consejo aprobó la propuesta del Ministro de Agricultura de obligar á las empresas á adquirir el material móvil, y especialmente el de tracción, indispensable para que el servicio ferroviario pueda prestarse en condiciones de seguridad.

NOTICIAS

Tiro nacional.—Escuelas prácticas para mañana domingo: De tres á cuatro de la tarde.—Escuelas prácticas de tiro para jóvenes pobres. De tres á cinco.—Escuelas prácticas para hijos de socios. De cinco á seis.—Ejercicios físicos para hijos de socios. De cinco á seis.—Escuelas prácticas para señores socios. A regresado á esta corte, de Pontevedra, la distinguida familia del Sr. Ministro de Marina. La cantidad ingresada en la cuenta corriente con el Banco de España para erigir un mausoleo á la memoria del Sr. Sagasta, asciende en el día de hoy á 175.8.975 pesetas. Los propósitos de S. A. la Infanta doña Eulalia al trasladarse á Madrid, son los de que sus hijos hagan en España los estudios mayores. El mayor infante, D. Alfonso, tiene medio año menos que S. M. el Rey, y el menor, D. Luis Fernando, cumplirá en Noviembre quince años. Los dos se han educado en Inglaterra. Nuestros apreciables lectores leerán en la presente edición un anuncio de la bien reputada firma de los Sres. Valentín etc. Compañía, Banqueros y Expendiaria general de lotería en Hamburgo, tocante á la lotería de Hamburgo y no dudamos que los interesará mucho, ya que se ofrece por pocos gastos alcanzar en un caso feliz una fortuna bien importante. Esta casa envía también gratis y franco el prospecto oficial á quien lo pida.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY, and PRECIO. Lists various financial instruments and their prices.

CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO

Paris á la vista, (beneficio) 34,50. Londres á la vista libra esterlina 90,00.

Bolsin.

Fin de mes, 77,42. Idem próximo 00,00. Barcelona, 90,00. Paris, 90,00.

TELEGRAMAS DE FABRA

PARIS 3.—Apertura de la Bolsa de hoy Exterior Español, 92,42.

8 por 100 francés 96,72. LONDRES 3.—Exterior Español 90,37.

Diarrreas, Vómitos, Gastralgia

SALICILATOS

DE BISMUTO Y CERIO

ESPINAR

Conocidos por los principales Médicos de España los excelentes efectos de este precioso medicamento, lo recomiendan con resultados seguros y rápidos en la curación de la Disenteria ó Diarrea crónica, Dispepsias, Cáncer del Estómago, Vómitos de las embarazadas, Diarrea de los tísicos, Gastralgias, Cólera infantil, Fiebre biliosa y otros muchos padecimientos del estómago y vientre. Nuestros Salicilatos están preparados con productos purísimos y con gran escrupulosidad, por lo que han merecido la aprobación de la clase Médica Española y del público en general. Al por mayor: Laboratorio de J. G. Espinar SEVILLA. Pidase en todas las Droguerías y Farmacias. Espectáculos para mañana. Apolo.—A las 8 y 12.—El puño de rosas.—Colorín colorado.—Doloretos.—El terrible Pérez. A las 4 y 12.—Doloretos.—Colorín colorado. El puño de rosas. Zarzuela.—A las 8 y 3/4.—Venus-salón.—Los hijos del mar.—El famoso colirón.—Venus-salón. A las 4 y 12.—El famoso colirón.—Los hijos del mar.—El bateo. Cómico.—A las 8 y 3/4.—La alegría de la huerta.—San Juan de Luz.—El pícaro mundo. El mozo erío. Moderno.—A las 8 y 12.—Correo interior. Los granujas.—Los sobrinitos (reprisae).—La nieta de su abuelo. Recreo Salamanca (calle de Sorzano, 27). De 4 y 12 á 12 Columpios mágicos y carrusel. Sesiones cinematográficas de ilustración y recreo.—Todas las noches cuarteto en el jardín. Preferencia, 0,40.—Los miércoles, moda. Banda militar, 0,50. Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Venetas 5.

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 MERCANTIL. MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

- Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
- Fábrica de cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
- Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
- Fábricas de cañones de fuego rápido y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C. 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 Darford.
- Fábrica en North Kent para proyectiles.
- Polygonos de Estmoals y Bynastord.

Invitación para participar á la próxima Gran Lotería de Dinero.

600,000

Marcos ó aproximadamente Pesetas

1,000,000

como premio mayor pueden ganarse en caso más feliz en la nueva gran Lotería de dinero garantizada por el Estado de Hamburgo.

Especialmente:

- 1 premio á marcos 300.000
- 1 premio á marcos 200.000
- 1 premio á marcos 100.000
- 1 premio á marcos 80.000
- 1 premio á marcos 60.000
- 2 premios á marcos 50.000
- 1 premio á marcos 45.000
- 3 premios á marcos 40.000
- 1 premio á marcos 35.000
- 5 premios á marcos 30.000
- 5 premios á marcos 20.000
- 3 premios á marcos 15.000
- 16 premios á marcos 10.000
- 40 premios á marcos 5.000
- 100 premios á marcos 3.000
- 160 premios á marcos 2.000
- 619 premios á marcos 1.000
- 812 premios á marcos 400
- 32.014 premios á marcos 160
- 20.017 premios á marcos 300, 200, 144, 111, 100, 78, 45, 21.

La lotería de dinero bien importante autorizada por el Alto Gobierno de Hamburgo y garantizada por la Hacienda pública del Estado, contiene **111,000 billetes**, de los cuales **53.795** deben obtener premios inclusive 8 premios extraordinarios. Además se reparten al final de la lotería 57.205 billetes gratuitos valerosos para la primera clase de la siguiente lotería. Todo el capital asciende á

Marcos 10,856,562

ó sean más de Pesetas

18,000,000

La instalación favorable de esta lotería está arreglada de tal manera, que todos los arribos indicados 53.795 premios inclusive 8 premios extraordinarios hallarán seguramente su decisión en 7 clases sucesivas. El premio mayor en caso más feliz de la primera clase puede importar **Marcos 50,000**, el de la segunda **55,000**, asciendo en la tercera á **60,000**, en la cuarta á **70,000**, en la quinta á **75,000**, en la sexta á **80,000** y en la séptima clase puede en caso más feliz eventualmente importar **600,000**, especialmente **300,000, 200,000, 100,000, Marcas** etc.

La casa infrascripta invita por la presente á interesarse en esta gran lotería de dinero. Las personas que nos envían sus pedidos se servirán añadir á la vez los respectivos importes en billetes de Banco, ó sellos de correo remitiéndolos por **Valores declarados**, ó en libranzas de Giros Mútuos sobre Madrid ó Barcelona, extendidos á nuestra orden ó en letras de cambio fácil á cobrar, por certificado. Se pueden hacer entregas por nuestra cuenta tanto en el **Crédit Lyonnais** de Madrid como en todas las agencias de este establecimiento en provincias, en este último caso se debe indicar que la consignante entrega ha de transferirse al **Crédit Lyonnais** en Madrid para su abono en nuestra cuenta. En todo caso se debe mandarnos con el pedido el recibo correspondiente á Hamburgo. Para el sorteo de la primera clase cuesta:

1 billete original, entero: Ptas. 10
1 billete original, medio: Ptas. 5

El precio de los billetes de las clases siguientes, como también la instalación de todos los premios y las fechas de los sorteos, en fin, todos los pormenores se verá del prospecto oficial.

Cada persona recibe los billetes originales directamente, que se hallan previstos de las armas del Estado, como también el prospecto oficial. Verificado el sorteo, se envía á todo interesado la lista oficial de los números agraciados, prevista de las armas del Estado. El pago de los premios se verifica según las disposiciones indicadas en el prospecto y bajo garantía del Estado. En caso que el contenido del prospecto no convendría á los interesados, los billetes podrán devolverse por siempre antes del sorteo y el importe remitido será restituido. Los pedidos deben remitirse directamente lo más pronto posible, pero siempre antes del

20 de Octubre de 1903

Valentín y C.ª

HAMBURGO, Alemania.

Para orientarse se envía gratis y franco el prospecto oficial á quien lo pida.

LA CONSTRUCTORA ELECTRO-INDUSTRIAL

Fábrica del mejor limitador de corrientes, de "San Gabriel." Se mandan catálogos á quien lo solicite.

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

TALLERES: Corredera baja, 20.

AVISO

En los talleres del **DIARIO DE LA MARINA** se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía. A los suscriptores del **DIARIO** se les otorgan precios más módicos aún de los consignados en la tarifa general.

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PARAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

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

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

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HACER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

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

Agujas, algodones, piezas, composturas.

BARCELONA, Carmen, 34.

RECARTE HIJO

ALMACENISTA

Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15 MADRID

Casa fundada en 1836.

PRECIO FIJO. — TELÉFONO 1.202.



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

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

Artículo decorativo de gran renombre, descomulgado en España, ha sido importado exclusivamente por esta casa.

Para el decorado de techos sustituye ventajosamente á la estalaya, cartón piedra, etc., etc.

Para frisos de Comedores, Despachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera ó el linoleum.

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

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

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

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

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas. Reparación de cascos, máquinas y calderas. Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho. Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor. Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas. Tranvías aéreos. Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente. Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción. Instalación de lavaderos. Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS PRESUPUESTOS GRATIS

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

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 centimos.

La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ“ á gas común, á gasolina y á alcohol. Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Princesa, 63, Madrid.

SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA TRASATLANTICA

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

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

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

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, Sabana, Curacao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Cardipano Trinidad y Guayana, con trasbordo en Curacao.

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

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

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

LINEA DE TANGER.—Salidas de Cádiz: Lunas, 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.

A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1837. Berlin-Tegel 8.000 operarios.

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

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

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

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

Representante: Carlos Hinderer Génova, 6.—MADRID

TÓ NICO GENTALES DEL DR. MORALES

Célebres píldoras para la segura curación de la debilidad, espermatocoria, matorrea y esterilidad.

Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el asombro de los enfermos que las usan. Venta en las principales boticas á 80 reales caja, y por correo.

Doctor MORALES, especialista. Carretas, 39.—MADRID

PRECIADOS, 20

LA FUNERARIA

PRIMERA CASA EN SERVICIOS FÚNEBRES

TELÉFONO 225