

Clausura oportunísima

Los periodistas, excesivamente aficionados al trabajo por lo que se ve, continúan inquiriendo opiniones acerca de la clausura de las Cortes, y, como es natural, siguen recibiendo las favorables a la reapertura: el trabajo, en efecto, resulta inútil, porque éste es un punto en que todos estamos de acuerdo.

Por nuestra parte jamás hemos opinado lo contrario, y hoy, en el caso concreto actual, nos honraríamos dando por nuestras las palabras que acerca de este tema pronunció ayer el señor conde de Romanones: «Nadie tiene mayor empeño que nosotros en que las Cortes estén abiertas».

Nuestros distinguos en este punto han sido y serán siempre iguales; en realidad, una observación: la de que el Parlamento no funciona por funcionar, sino para hacer labor útil; por eso aplaudimos alguna vez que el Sr. Canalejas, a quien nadie podía atribuir miedo al Parlamento, tuviese cerradas las Cortes mientras los ministros preparaban sesadamente labor para ellas; por eso hemos aplaudido recientemente al señor conde de Romanones, que en condiciones idénticas ha procedido de igual modo que aquel gran estadista.

Ahora, se dirá, no es el mismo caso: en las Cortes hay proyectos, y proyectos como el de jurisdicciones y el de mancomunidades, de verdadera urgencia; pero ¿piensan los que presentan esa objeción que es para discutir esos proyectos para lo que piden algunos la inmediata reapertura?

Por nuestra parte no lo creemos así. Pensamos, por el contrario, que el propósito es otro y que las consecuencias de la reapertura inmediata serían una nueva agitación, aun más estéril que las anteriores, de las aguas políticas. No hace falta ser lince ni ahondar demasiado para comprenderlo así.

Por esa razón, aun en las opiniones más favorables a la reapertura de Cortes hay razones y motivos para tenerlas cerradas, y, en suma, extremando el argumento, es forzoso llegar, dentro de la más pura interpretación teórica del régimen constitucional, a las conclusiones a que llega el Sr. Labra:

El Gobierno—dice—tiene el temor de ser derrotado en las Cortes. Es posible que así suceda. Reconociendo la situación de la mayoría en el Senado; imaginando que otro tanto ocurriera en el Congreso; destruido el Gobierno, en fin, es evidente que no podría continuar en el Poder. Pero no hay razón para que el partido liberal lo deje. El país no rechaza su política. Se trata de una disgregación en el seno de la mayoría, y los disidentes tampoco cuentan con la fuerza necesaria para encargarse del Poder. A mi juicio, nunca estaría tan justificado como ahora el decreto de disolución de Cortes y la nueva convocatoria. Lo que procede es consultar al país. Y la fórmula es ésta:

Todo eso es cierto: suponiendo derrotado al Gobierno, en las condiciones en que están planteados los problemas políticos, procedería la disolución inmediata de las Cortes actuales. De todos modos, la clausura; y una clausura que por fuerza había de prolongarse mucho más que la decretada ahora en beneficio del país, no en beneficio, como algunos suponen, del partido liberal.

Infinitamente más útil y más práctica puede ser, y será, la clausura circunstancial, «para calmar sensibiles apasionamientos», y sin perjuicio de reanudar las sesiones lo más pronto posible.

El señor conde de Romanones, al recibir ayer a la minoría radical habló, como suele, clara y sinceramente, y declaró acerca de los problemas urgentes que su posición actual no apremia demasiado: las condiciones en que está, por ejemplo, la ley de Jurisdicciones, aprobada por el Congreso con ausencia de todos los partidos, la hacen inaplicable, y el conflicto, pues, que algunos temen por no estar aprobada en el Senado, no podrá surgir.

Por lo demás, la situación actual de la política es perfectamente clara: aparte los que piden de buena fe la apertura de Cortes hay otros que aspiran sólo a que surjan en el Senado conflictos que puedan derribar al Gobierno, sin ver que esas dificultades sólo podrían ser perniciosas, en definitiva, para los que parecen más empeñados en agitar las aguas.

Huelga general en Milán

(POR TELEGRAMA)

Sucesos sangrientos.

Milán 17.—A consecuencia de la condena de algunos huelguistas metálicos los industrialistas han organizado la huelga general.

Asiéndole a gran número los huelguistas. La mayor parte de las tahonas están cerradas y los tranvías no circulan.

A la salida de un meeting se ha producido una colisión entre huelguistas y la policía, teniendo que dar una carga. Los manifestantes rompieron los cristales de algunas casas.

Algunos carabineros han resultado heridos, habiéndose practicado numerosas detenciones.

Por parte de los huelguistas hay numerosos heridos.—C.

El número de hoy de DIARIO UNIVERSAL consta de seis páginas. Su precio es, como siempre, CINCO CÉNTIMOS

GLOSARIO

Como las ciencias y las experiencias siguen adelantando que es una barbaridad, ahora hemos descubierto en los caballos—en algunos, por supuesto—cierta predisposición a servir de intermediarios, medios, que decimos los iniciados, en las comunicaciones espiritistas o ultraterrestres. ¿Se progresa!

Antes los cultivadores del espiritismo se contentaban con reunirse en una habitación oscura, en derredor de un veladorcito de tres patas; con poner las manos encima del tablero é ir traduciendo al lenguaje vulgar los movimientos del mueble. Otras veces se servían de alguna dama sensible, sensitiva, que tenía en los nervios el alto poder de transmisión indispensable para las conversaciones con las almas que bogan, vagan y divagan en el mar de lo desconocido.

Esto de las mujeres mediums, aparte de que había producido resultados óptimos, escamaba a más de un incrédulo y se prestaba siempre a enfadosas desconfianzas. Por eso lo del velador parecía, por tratarse de un cuerpo trío, que ni siente ni piensa, lo más a propósito para tan sensacionales experimentos.

Pero ahora parece ser que hemos dado en el clavo, aunque mejor sería decir en la herradura. Si bien es verdad que el velador puede indicar letras del alfabeto a fuerza de golpes de pata, puesto que tiene tres, también es cierto que los caballos, que tienen cuatro, se expresan con una facilidad mayor y con más rapidez. Hay que añadir que estos simpáticos y cada día más útiles cuadrúpedos trabajan en su oficio de mediums con espontaneidad é independencia admirables, ya que nadie ha de ponerles las manos en los lomos por natural temor á bruscos movimientos, muy explicables en instante de aguda excitación.

«¡Lástima grande que no se nos haya ocurrido en tantos siglos observar que los rocineros podían ponernos en comunicación directa con los espíritus! A saber qué maravillas nos podían haber contado, moviendo los cascotes, Babelica, Rochante y el caballo blanco de Santiago!

Pero bien venga lo que viene bien, aunque sea tarde.

De hoy más no perderemos movimiento malo ni bueno de las caballerías: al ver piar a un percherón pensaremos que acaso está de charla con su difunto padre, y cuando nos digan que un jameleto le ha roto al zagal que le cuidaba la mandíbula izquierda, deberemos suponer que pretendía decirle un recado al oído de parte de cualquier antepasado.

MARCIO-GREGO

Son las mejores aguas alcalinas: Vichy-Hopital (estómago), Vichy-Célestins (riones), Vichy-Grande-Grille (hígado).

EN EL MINISTERIO DE ESTADO

Recepción diplomática

A la recepción diplomática celebrada esta mañana en el Ministerio de Estado han asistido, con objeto de felicitar al nuevo ministro, Sr. López Muñoz, el nuncio apostólico de Su Santidad, los embajadores de Alemania, Austria-Hungría, Gran Bretaña, Italia y Francia, los ministros del Brasil, Estados Unidos, Japón, México, Portugal y Bélgica y los encargados de Negocios de Cuba, Guatemala, Noruega, Holanda, Rusia y Uruguay.

Ecos de Sociedad

El viernes, 20, será la última recepción por este año en la residencia del ilustrado diplomático D. Manuel Llorente Vázquez.

Ha fallecido el vizconde de Montserrat. Enviamos sentido pésame en particular a sus hermanos los condes de Liobregat.

Anúnciase el enlace de una distinguida dama extranjera, cuyo esposo, título de Castilla y diplomático, falleció ha pocos años, con un bizarro coronel del Ejército.

La marquesa viuda de Hoyos ha obsequiado con una comida en el Ritz a los distinguidos granadinos Sres. De Pérez de Herrasti, de la ilustre familia de los condes de Antillón, siendo los comensales de la amable dama, además de los citados y de su hijo D. Antonio, la duquesa y el duque de Ahumada, la condesa y el conde de Agrola, la marquesa de Zornoza, el duque de Plasencia y el Sr. Escalera.

El marqués de Hoyos regresa hoy a Madrid.

También llegarán hoy a esta corte la condesa de Corina con su hija.

Claudio LARCHEZ

Los sucesos de Marruecos

(POR TELEGRAMA)

En la zona de Tetuán

Otra «razzia» del coronel Belenguer.

Rincón del Medik 17.—Las tropas regulares indígenas que manda el coronel Belenguer han hecho hoy una nueva salida para «razziar» los aduanes enemigos.

Acaban de regresar de la operación, que ha sido brillantísima.

No han tenido los regulares ni una sola baja; han hecho a los caballos seis muertos y un prisionero, y después de incendiar y destruir numerosas viviendas han traído copiosísimo botín.

Consiste éste en abundante ganado vacuno, 100 cabezas; 300 de lanar, 3.000 gallinas, ropas, enseres y muchísimos aperos de labranza.

Los benisid y los benimadrás, que estaban comprendidos en la «razzia», huyeron de sus aduanas al acercarse las tropas de Belenguer.

Estas han sido recibidas con gran entusiasmo.

La operación constituye un castigo verdaderamente duro y ejemplar.—C.

Fusiles y ganado.—Los heridos.

Rincón del Medik 17.—En el campamento hay más de cien fusiles cogidos al enemigo.

También hay mucho ganado, especialmente vacas y toros.

En los hospitales de campaña están los siguientes heridos:

Teniente coronel de Barbastro Sr. Bermúdez de Castro.

Capitán ayudante de Arapiles Sr. Alonso.

Teniente de Barbastro Sr. Salazar.

Capitán de Artillería Sr. Laguardia.

Capitán de fuerzas regulares indígenas de Melilla Sr. Pederoso.

Teniente de fuerzas regulares indígenas Sr. Fairant.

Suboficial del tabor de Tetuán Sr. Arrabal. Este tiene cinco balazos, ninguno de ellos, al parecer, grave.—C.

Brillante operación.—Severo castigo a los rebeldes.

Ceuta 17.—En un combate que comenzó a librarse anteayer y terminó a mediodía de ayer han obtenido nuestras tropas un brillante éxito.

Durante la noche salió una columna de la brigada de Cazadores para proteger el convoy de la posición de Lazien, y otra, combinada, para realizar «razziar».

La descubierta se practicó al amanecer. Vióse gran número de cadáveres moros.

El avance de las columnas se hizo bajo la protección del fuego de la artillería emplazada en la Alcazaba de Tetuán, la batería de campaña que manda el capitán Poñuelas y otras de montaña.

El regreso del convoy se efectuó bajo el nutrido tiro de los enemigos; pero con escasas bajas por nuestra parte.

La operación se efectuó muy hábilmente, llevando los rebeldes a terreno a propósito para que en él pudiese maniobrar la Caballería, y en donde fueron envueltos por ambas columnas y recibieron durísimo fuego de cañón y fusil, y fueron luego perseguidos por los escuadrones de las tropas regulares indígenas de Melilla, que completaron el triunfo haciendo grandes destrozos.

Fueron incendiadas las mieses del campo enemigo.

Los moros abandonaron en su fuga muchos cadáveres.

Nuestras bajas, dado el resultado de la operación, son poquitas. Hace pocos minutos llegó a esta plaza el remolcador Manuel María trayendo a los heridos del combate.

Al conocerse aquí la brillante victoria ha sido general el entusiasmo público.—C.

Más detalles del combate de ayer.

Ceuta 16.—El combate que se trabó esta mañana ha sido una victoria para nuestras armas.

Los moros atacaron anoche la posición de Samxia.

Al regresar un convoy fué atacado con furia por los rebeldes, lo cual era cosa esperada, pues preparadas estaban cuatro columnas para protegerlo y atraer al enemigo hacia el llano.

Logrado que fué este intento, entró en acción la artillería, destruyendo horrorosamente al enemigo, sobre cuyos restos se echaron luego las fuerzas indígenas de Melilla, las cuales hicieron espantosa carnicería, persiguiendo tenazmente a los supervivientes, quemando los aduanes y arrasando los sembrados.—C.

Regreso del Parque móvil.

Tranquilidad.

Ceuta 17.—Ha regresado de Tetuán el Parque móvil.

Las noticias del campo acusan tranquilidad absoluta.—C.

Herido grave.

Ceuta 17.—Entre los heridos graves del combate de ayer figura el teniente del tabor de Tetuán D. Baldomero Arrabal.—C.

Llegada de fuerzas de Borbón.—Detenidos para los heridos.

Ceuta 17.—Han llegado los dos primeros batallones del regimiento de Borbón, tributadoses un entusiasta recibimiento.

El diputado Sr. Torres ha entregado al comandante general de esta plaza 1.750 pesetas que recaudó en Algeciras para los heridos de los últimos combates.—C.

Rumores infundados.

Anoche circularon por Madrid insistentes rumores de que en los alrededores de Tetuán se estaba riñendo un combate sangriento, y tan extendido y alarmante era el rumor, el ministro de la Gobernación se lo hizo saber al de la Guerra, preguntándole si sobre ello tenía noticias.

El general Lugo contestó que nada sabía; mas, para cerciorarse, telegrafió al general Alfau, el cual contestó que los rumores carecían de fundamento, que reinaba en aquella zona tranquilidad absoluta y que la noticia debía partir de la confusión de los correspondientes respecto de informes referentes al último y glorioso combate, ya conocido.

(TELEGRAMA OFICIAL)

La «razzia» de ayer.—Otro castigo. Aduanas arrasadas.—Bajas de los moros.—Ganado cogido.

Tetuán 16 (22,40).—Alto comisario a ministro Guerra.

Fuerzas indígenas Melilla, Milicia voluntaria de Ceuta y del tabor Tetuán, más un

grupo ametralladoras, a las órdenes todas del coronel Belenguer, realizaron una «razzia» por la noche de Beni-Said, pasando por la de Beni-Magan, con objeto castigarlas por haberse sabido que algunos de sus individuos habían tomado parte en los últimos combates al lado de nuestros enemigos.

Columna Belenguer, apoyada por brigada Arráz, avanzó al lugar indicado, quemando aduanas y sembrados y cogiéndoles algunos centenares de cabezas de ganado, que han traído a la plaza; el enemigo huyó; pero se le pudo hacer quinientos muertos y cogió algunas armas; por nuestra parte no hemos tenido bajas; la operación de hoy ha sido un castigo durísimo para las dos cabillas citadas, pues el incendio ha reducido a cenizas muchos aduanes importantes; el espíritu de la tropa es excelente; la satisfacción, muy grande, como es la mía al comunicar al Gobierno el resultado de la jornada de hoy.

Desembarco de fuerzas.

Telegramas oficiales recibidos esta tarde en el Ministerio de Marina dan cuenta de haber fundado en Ceuta los vapores Mariano Benlure, Sister, conduciendo cada uno dos batallones de Infantería; a cuyo desembarco se procedió inmediatamente.

En el Rif

Soldado suicida.—El coronel Burguete.—Tranquilidad absoluta.

Melilla 17.—Poco después de regresar de un paseo militar se suicidó en el campamento de Ishafen el soldado del regimiento de Ceriñola Jacinto Mestaza, disparándose un tiro de fusil.

Poco antes había recibido una carta de su familia.

Acaba de zarpar con objeto de recorrer la costa de Alhucemas el crucero Reina Regente.

El coronel Sr. Burguete ha embarcado para la Península.

Los periódicos recibidos hoy atribuyen a esta zona los combates ocurridos en Tetuán y Larache.

En el territorio de Melilla no ha ocurrido nada ni han llegado batallones de refuerzos, como también aseguran, ni es cierto que el general Jordana haya pedido más tropas, pues aunque ocurran novedades, cosa que se espera, no se espera, cuanto a fuerzas suficientes.

A causa de esta equivocación se reciben en Melilla innumerables telegramas dirigidos por las familias que tienen aquí sus deudos, y que están alarmadas sin motivo, pues por ahora hay tranquilidad absoluta.

—Corresponsal.

Varias noticias

Un moro y un soldado.—Altercado en un «cine».—Insuficiencia de material sanitario.

Algeciras 16.—Dicen de Ceuta que un moro tuvo anoche un altercado con un soldado durante una representación de cine.

El soldado resultó gravemente herido de una puñalada.

El público intentó linchar al agresor.

Se advierte la insuficiencia del material sanitario de la Cruz Roja.

La batería procedente de Victoria que embarcó esta mañana ha salido esta tarde para su destino.—C.

El «Cataluña» a Marruecos.

El Ferrol 16.—El crucero Cataluña ha recibido orden urgente de zarpar de madrugada con rumbo a Cádiz.

Se cree que va destinado a Marruecos.—Corresponsal.

Para cubrir bajas.

El ministro de la Guerra ha firmado la siguiente circular:

«Con el fin de disponer en todo momento del número necesario de jefes y oficiales para cubrir las bajas que puedan ocurrir en los Cuerpos de Infantería y Caballería, é Infantería, respectivamente, de las guarniciones de Ceuta y Larache y expedicionarios, el Rey se ha servido resolver lo siguiente:

1.º Se crean en cada una de las Comandancias generales de Ceuta y Larache un cuadro para eventualidades del servicio, compuesto en la primera de las Comandancias citadas de cuatro tenientes coroneles, seis comandantes, 10 capitanes y 20 subalternos de los Cuerpos de Infantería y Caballería, y en la segunda, de dos tenientes coroneles, cuatro comandantes, seis capitanes y 10 subalternos de Infantería.

2.º Con estos jefes y oficiales se atenderá a cubrir las bajas que por cualquier concepto ocurran en los Cuerpos de las Armas expresadas residentes en dichas regiones.

3.º En lo sucesivo los destinos a Ceuta y Larache de tenientes coroneles, comandantes, capitanes y subalternos de Infantería, y de capitanes y subalternos de Caballería a Ceuta, se hará al cuadro de eventualidades, dejando a la iniciativa de los comandantes generales el disponer de aquéllos para destino a Cuerpo determinado, dando cuenta a este Ministerio para la confirmación de Real orden.

4.º El personal de jefes y oficiales de dicho cuadro disfrutará del sueldo entero de su empleo, pluses y gratificaciones que les correspondan.

5.º Esta disposición empezará a regir desde 1.º del mes actual.»

La tripulación del «Concha».

En el Ministerio de Marina han sido facilitados esta tarde los siguientes telegramas:

Los supervivientes.

«Comandante Marina Melilla.

Comandante V. E. relación nominal de tripulación Concha, que me pidió, con situación y estado cada uno de ellos, con la variante de que segundo maquinista Silva, que figura como desaparecido, se encuentra prisionero en la actualidad.

Relación nominal de los supervivientes del Concha que fueron recogidos por el Lauria, con expresión de los heridos:

Segundo condestable D. Antonio Nogueras; segundo maquinista Eloy Sans; segundo carpintero Manuel Quisen, con el carpintero Cristóbal Moreno, herido leve; panadero Juan Durán, herido leve; mayordomo José Gómez; cabo de cañón Luis Lara; Antonio Castañeda, Francisco López Foncubierta, herido leve; José Luna, Francisco García Benedito, herido leve; Antonio Mesa, herido leve; cabo de mar José Grimal, Manuel Rodríguez Carrasco, Antonio Macías, Francisco Flores, marinero de primera Rafael Pinazo, conatos.

Luciano Gallego, Fernando García Expósito, marinero preferente José Baena, marinero de primera Diego Principal, Francisco Benca, marinero de segunda Guillermo Tencero, Luis Rodríguez Moya, Ricardo Acevedo, Juan López, Santiago Barcina, herido grave; marinero de primera Manuel Bravo, herido leve; Antonio Martínez Infante, José Andrés Pérez, Vicente López Arnelo, herido leve; otro de segunda, Secundino Agrasco, herido leve; Antonio Carrillo, herido leve; marinero, preferente José Pardo, marinero despendero José Soler, herido leve; marinero de segunda Manuel Rojas, herido leve.

Marinero preferente Diego Pacheco, idem de segunda Francisco Caro, idem preferente Manuel García Yabares, idem primero José Real, herido leve; idem de segunda Antonio López Moreno; otro, Emilio Bartaña, herido grave; preferente Jerónimo Galiana, cabo fogonero Antonio Garrido, fogonero preferente José Facio Navarro; otro, José Carrascosa; marinero fogonero Antonio González Maldonado, José Gallardo, Antonio Rodríguez Burgos, Juan Gil Serrano, Miguel Andrade Anino, fogonero preferente José Nández Pabón, marinero fogonero Sebastián Sánchez Ariza; otro, Antonio Orozco; otro, Celestino Sagamunaga; marinero de segunda Nemesio Pérez, alférez de navío D. Luis F. Lazaga; conatos; otro, D. Manuel Quevedo, herido leve; conatos de fragata D. Pablo Rodríguez, Total, 52.

Muertos y desaparecidos.

Faltan, entre muertos y desaparecidos, comandante D. Emilio Castaño, muerto; alférez de navío D. Rafael Ramos Izquierdo, prisionero, herido en ambos brazos; primer maquinista Antonio Paredes, muerto; segundo maquinista José Silva, desaparecido; tercer maquinista Antonio Casal, prisionero; ayudante de méscua Fernando Castillo, prisionero; segundo condestable Pedro Mui, muerto; segundo contramaestre José Bendala, prisionero; otro, José Lucero, prisionero; otro, Juan Mateo, prisionero; cabo de primera José María Ariza, prisionero, herido, murió en casa de Sivera el día 13.

Francisco Peña, muerto; Lorenzo Ancoza, muerto; rancho tercero: marineros José Padilla, desaparecido; José Postifio, desaparecido; Francisco Esteniza, muerto; José Ruiz Delgado, muerto; rancho primero: Artillería, Argel Barroso, prisionero; Eugenio Benites, muerto; Ramón Salazar, muerto; fogonero de primera Juan Ariza, prisionero; fogonero de segunda José Fernández Lagostera, prisionero; otro, José Piñero Bermúdez, muerto; otro, José Piñero Ruiz, prisionero, herido de arma blanca y fuego. Total, 25.

Los prisioneros, bien atendidos.

Próximo rescate.

«Del comandante general de Melilla:

Coronel Barrera me dice que ha recibido carta de alférez de navío Ramos Izquierdo diciéndole que él con cuatro marineros está en casa de un moro amigo, muy bien tratado, y los demás prisioneros continúan bien, y hoy se ha recibido carta en dicha plaza del segundo maquinista José Silva Mejías, que figuraba como desaparecido, y dice le tratan bien.

Me dice comandante militar de Alhucemas que en próxima semana espera rescate; se les ha enviado medicinas, curas y alimentos, diciéndoles piden cuanto quieran.»

Los heridos.

«Del comandante del Regente (radio-grama):

He visitado a los heridos, que se encuentran perfectamente atendidos; dos muy graves, sin esperanza; uno grave, y el resto, hasta 15, en franca mejoría.

Les he facilitado por el buque cuantos auxilios han necesitado.»

Laxante superior

Granos de Vals; uno ó dos granos al comer.

NOTICIAS POLITICAS

A mediados de la semana próxima marchará a Solórzano (Santander), acompañada de su familia, el Sr. Maura.

En dicho pueblo pasará el verano.

Los rumores que anoche circularon respecto a que en el domicilio del Sr. García Prieto se habían reunido los ex ministros y otras personas que opinan deben reunirse las tareas parlamentarias no tuvieron confirmación.

El Sr. García Prieto había recibido las visitas de los Sres. Rodríguez de la Borbolla, Suárez Inclán y presidente de la Cámara popular, Sr. Villanueva.

Hablando de la negativa del conde de Sagasta para desempeñar la Alcaldía de Madrid, decía el presidente del Consejo que él no quería dejar los motivos en que se había fundado el referido ex ministro, por temor a cometer algún error.

«No hay en ello nada personal—añadió el conde de Romanones—, pues es un íntimo amigo mío; pero quiero dejar a él que explique las causas.»

Visitaron anoche al jefe del Gobierno el presidente del Congreso y los ministros de la Guerra, Estado, Gobernación y Justicia y el Sr. Rodríguez.

Esta tarde, a las siete, se reúne en el Congreso la minoría republicana que dirige el Sr. Azcarate.

La reunión tiene por objeto adoptar acuerdos relacionados con la conducta política que en lo sucesivo han de seguir.

Como habíamos anunciado, ayer, a las nueve de la noche, se reunieron en el Circolo Liberal unos mil electores monárquicos del distrito de la Universidad, bajo la presidencia de D. Felipe González Rojas, quien manifestó a los concurrentes, con palabras sinceras y ánimo levantado, los deseos de organizar sobre sólidas bases el Comité liberal del distrito, para contrarrestar las influencias extrañas al mismo, y trabajar por su prosperidad y engrandecimiento.

Hubo mucho entusiasmo y completa unanimidad de pareceres, quedando constituido el Comité.

Se admiten anuncios y suscripciones en nuestra Administración, Florencia, 1, bajo.

Nuestra política en Marruecos

Con este título publica el Sr. Maura Gamazo en el ABC de ayer el primero de los artículos que contendrán su anunciada interpelación en el Congreso. Contiene errores de bulto y fáciles de rectificar.

En el corto tiempo que media desde el mes de Diciembre hasta el 6 de Junio las opiniones del Sr. Maura Gamazo han sufrido un extraño cambio. Cuando se discutió el Tratado con Francia alcanzó los aplausos del Sr. Maura. Opinó entonces este joven diputado, entre los aplausos, bien merecidos, de la hueste conservadora, que nuestra misión en Marruecos era no sólo un deber de honor para la patria española, por grandes que fueran los sacrificios que nos costara realizarlo, sino que además era absolutamente indispensable para la seguridad de nuestro territorio y para conservar la independencia nacional, que amenazada por fronteras terrestres y marítimas, si abandonáramos el Norte de África podía convertirse nuestra patria a la primera revuelta europea en un territorio de compensación.

Proclamó el Sr. Maura Gamazo que para llevar a cabo un plan de esta especie el conde de las naciones nos había encargado en Algeciras era absolutamente indispensable la unión de los partidos gobernantes de España. De aquellas prudentes y por todos aplaudidas aseveraciones sólo con las que quedaban en su artículo de ayer.

En cambio, el Gobierno del conde de Romanones, a juzgar por los hechos, no ha variado de política en África: considera que liberales y conservadores son solidarios de esa política, que tiene de nacional y tiene de internacional, y bien lo prueba, sin remontranzas a más antiguos tiempos, que las fechas de 1904, de 1905, de 1907, 1910 y 1913 son eslabones de una cadena compuesta de hechos históricos, que nadie podrá romper.

Veamos ahora las acusaciones que al Gobierno actual dirige el Sr. Maura Gamazo: Política militar.—Sistema preconizado por el Sr. Maura Gamazo en su artículo de ayer.

«Conceder en nuestras plazas e soberanía española, es, fuera del territorio marroquí, tropas bastantes para proveer a las operaciones de guerra en el porvenir fueran necesarias. Vigilar cuidadosamente las costas por donde podrían llegar a los indígenas armas y municiones.»

«¿Qué olvido de la Historia tan imperdonable en un historiador tan culto y conocedor de los rines de la Historia como el Sr. Maura Gamazo! Casi ayer, en fecha no olvidada, a principios de Julio de 1909, estaban casi por completo concentradas en nuestras plazas fuertes las tropas en la forma y modo que el Sr. Maura pide ahora

18

AYUNTAMIENTO

Nuevos médicos de la Beneficencia municipal.

He aquí los nombres de los 25 opositores designados por el Tribunal para ocupar otras tantas plazas de médicos del Cuerpo facultativo de la Beneficencia municipal:

1. D. Mariano Carrasco Rus. — 2. D. Julio Toledo Manzano. — 3. D. Agustín Arredondo Rodríguez. — 4. D. Amador Toledano Navarro. — 5. D. Angel Villegas Gallea. — 6. D. Ramón Jiménez Guinea. — 7. D. Enrique Moyano Campos. — 8. D. Santiago Cavenq Gutiérrez. — 9. D. César Sebastián González. — 10. D. Pedro Vallerola Ruiz. — 11. D. Vicente Cota López. — 12. D. Alberto Fuencarrillo Medina. — 13. D. Eugenio Mesonero Romanos Barrón. — 14. D. Emilio Muñoz del Olmo. — 15. D. José Sánchez Vergara. — 16. D. Pedro Montilla Mingo. — 17. D. Francisco Javier Rincón Lazcano. — 18. D. Fernando Polo Martín. — 19. D. Angel Enciso Arilla. — 20. D. Sergio Alvarez Rodríguez Villamil. — 21. D. Angel García de la Vera Pizarro. — 22. D. Manuel Rey y Rey. — 23. D. Juan Bergasa Gensol. — 24. Don Constantino López y López. — 25. D. Juan Antonio Alonso Muñozerro.

EL CIRCUITO DE GUADARRAMA

Como anunciamos a nuestros lectores, ayer, a última hora de la tarde, dió su fallo el Jurado en la carrera de concurso de automóviles.

Corredores y jurados permanecieron en La Granja hasta que se conoció el resultado oficial, que ha producido no pocas sorpresas, pues quedan descartados corredores a quienes se daba por seguramente premiados y en cambio aparecen premiados otros que aparecían descartados por el público.

El resultado oficial es el siguiente:

Clasificación general.

Los tiempos corresponden al recorrido, descontadas las neutralizaciones de las bajadas de los puertos.

Primer premio. Copa de S. M. el Rey. Gran Premio del R. A. C. (20.000 pesetas), al coche núm. 16, Rolls-Royce, del Sr. Salamanca.

Tiempo, 3 h. 34 m. 11 s. 610.

2.º Copa de S. M. el Rey. al coche núm. 14, Lorraine Dietrich, del marqués de Alençua.

Tiempo, 3 h. 37 m. 3 s. 810.

3.º Copa del infante D. Carlos al coche núm. 3, Rolls-Royce, de M. Plattford.

Tiempo, 3 h. 39 m. 55 s. 610.

4.º Copa Mestre et Blatge al coche núm. 17, Dion-Bouton, del marqués d'Avary.

Tiempo, 3 h. 49 m. 43 s. 410.

5.º Coche núm. 13, Panhard, sin válvulas, del Sr. Labayen.

Tiempo, 3 h. 50 m. 56 s. 810.

6.º Coche núm. 2, Schneider, del marqués de Ugena.

Tiempo, 4 h. 7 m. 50 s. 810.

7.º Coche núm. 20, Minerva, del conde de la Patilla.

Tiempo, 4 h. 8 m. 22 s. 410.

8.º Coche núm. 8, Panhard, de Santibañez.

Tiempo, 4 h. 18 m. 15 s. 810.

9.º Coche núm. 7, Mercedes, del duque de Zaragoza.

Tiempo, 4 h. 19 m. 57 s. 410.

10. Coche núm. 9, Opel, del Sr. Manzano.

Tiempo, 4 h. 55 m. 41 s. 810.

11. Coche núm. 10, Delaunay, del señor García Oceña.

Tiempo, 5 h. 2 m. 25 s. 610.

Al coche núm. 9, Opel, se le impone una falta por consumo de esencia, y su tiempo resulta de 4 h. 57 m. 41 s. 810, y al número 10, otra falta por igual motivo. Su tiempo queda en 5 h. 4 m. 25 s. 610, aumentos que no alteran la clasificación.

Premios por categorías.

Segunda categoría.

Coches de 21 a 31 H. P.:

1.º Copa del Casino de Madrid. Al número 9, Opel, del Sr. Manzano.

Tercera categoría.

Coches de 31 a 45 H. P.:

1.º Copa del Ministerio de Fomento. Al número 13, Panhard, del Sr. Salamanca.

2.º Premio de la casa Deutsch. Al número 8, Panhard, del Sr. Santibañez.

Cuarta categoría.

Coches de 45 a 60 H. P.:

1.º Copa de La Gran Peña. Al núm. 17, Dion, del marqués de Avaray.

Quinta categoría.

Coches de 65 a 75 H. P.:

1.º Copa del Ayuntamiento de Madrid. Al núm. 16, Rolls-Royce, del Sr. Salamanca.

Premios especiales.

Premio del presidente del R. A. C., señor conde de Peñalver (al coche que diese la vuelta más rápida), Rolls-Royce del señor Salamanca. Tiempo, 1 h. 10 m. 43 s.

Este corresponde a la tercera vuelta, por lo que se le adjudicó también la Copa del duque de Zaragoza, a la tercera vuelta rápida.

Premio Clavileño, 1.000 pesetas (para el que llegara primero entre los que utilizasen esta marca de esencia) al coche número 17, Dion, del marqués d'Avary.

Copa Automovilismo (al que obtuviese el cociente menor de consumo con arreglo al art. 28 del reglamento, al coche número 14, del marqués de Alençua, Lorraine Dietrich, que resultó con un cociente de 0,98).

Copa de regularidad del Ministerio de la Guerra al Minerva núm. 20, del conde de la Patilla.

Descontadas las neutralizaciones, resulta el circuito de 273 kilómetros, y la media velocidad desarrollada por el primer ganador, Sr. Salamanca, es la de 76,500 kilómetros por hora.

En las rectas de Otero llegó a registrar 132 kilómetros por hora.—D.

Diputación provincial

Sesión de hoy.

Preside el Sr. Díaz Agero.

Se da cuenta de una comunicación de la presidencia participando haberse recogido dos láminas de agua del Canal de Isabel II por valor de 40.500 pesetas.

Discútese después extensamente varios asuntos de personal, y a continuación se aprueba el dictamen relativo a expedición de Comisiones de apremio contra varios Ayuntamientos deudores por contingente provincial.

Apruébanse los demás dictámenes del orden del día, quedando sobre la mesa uno relativo a publicación mensual de cuentas, y se levanta la sesión a las dos menos cuarto.

Por los ministerios

GRACIA Y JUSTICIA.

Se ha encargado internamente del despacho de los asuntos de la Dirección de Prisiones el subsecretario, Sr. Quiroga.

FOMENTO

Al recibir esta mañana a los periodistas el ministro de Fomento les manifestó que la carrera de automóviles del circuito de Guadarrama había dado motivo para que se observase el buen estado de conservación de la carretera en donde se ha verificado, gracias a los acertados trabajos del ingeniero jefe Sr. Terán.

Añadió el ministro que por falta de suficiente consignación en el presupuesto no se puede acometer la obra total de reparación de carreteras y dejar éstas en perfecto estado.

Concluyó el Sr. Gasset diciendo que en el año 83, a pesar de haber menos carreteras que hoy, había en el presupuesto mayores cantidades consignadas para su reparación.

El ex ministro Sr. Urzáiz visitó esta mañana al Sr. Gasset para rogarle se active el expediente relativo a las obras del puerto de Vigo.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA

El ministro de Instrucción pública está recibiendo numerosas visitas y Comisiones que le van a felicitar por su reciente nombramiento.

El Sr. Ruiz Jiménez recibirá todos los días de doce a una de la tarde a los senadores y diputados.

Los sábados los ha destinado el ministro para audiencia pública.

D. Luis Martín, acompañado del diputado por El Ferrol, D. Daniel López, ha visitado esta mañana al ministro de Instrucción pública con objeto de rogarle que se active el expediente relativo a la gratificación de 1.000 pesetas que fue concedida por el Sr. Alba a los ayudantes repetidores de la Escuela de Comercio de La Coruña, y aun no han podido hacer efectiva por no estar consignada en el presupuesto.

El Sr. Ruiz Jiménez ofreció a los comisionados estudiar la manera de complacerles, para que en breve plazo puedan cobrar dicha gratificación.

El Congreso de las Ciencias

Las Secciones.

Continúa la labor fructífera de las diversas Secciones de este Congreso, que se reúnen por mañana y tarde en el Palacio de la Industria y de las Artes.

Presiden las Secciones el Sr. Echeagaray, el Sr. Azcarate, el general Bando, el señor Cajal, el Sr. Hinojosa, D. Eugenio Gutiérrez y D. Francisco Arrillaga.

Han llamado poderosamente la atención de los congresistas un trabajo del Sr. Espina y Capo sobre el peso mínimo para el servicio militar; otro, del Sr. Gómez Ocaña, sobre el medio interno; una comunicación del Sr. Del Campo sobre «Anatía-cristaloides», una Memoria del Sr. Posada sobre la enseñanza de los estudios técnicos industriales, un trabajo del señor Tejada sobre un proyecto de Manicomio judicial en Santoña, otra, del P. Lomana, sobre terremotos, etc.

En la Exposición, que, por desgracia, no está muy concurrida, fueron unánimes los elogios que se tributaron al telekino de Torres Quevedo, al fusómetro del señor Viejo y al biplano del Sr. Montero.

PUBLICACIONES

A la acción española en Marruecos dedicada una información fotográfica en su número XXII La Ilustración Española y Americana.

En el mismo número llana la atención otra información interesantísima, que pone de manifiesto los terribles estragos producidos por las inundaciones en el Valle del Baztán.

Asimismo merecen citarse las notas gráficas referentes a las carreras de caballos de Epsom, a monumentos curiosos existentes en París y a recuerdos históricos y artísticos de Zamora.

El texto del número es ameno y selecto.

Para evitar perturbaciones en los servicios de nuestros suscriptores y correspondientes, rogamos a todos que al dirigir su correspondencia al periódico consignen siempre en el sobre el número de nuestro apartado en Correos, que es el 422.

BOLSA

Cotización oficial del 17 de Junio.

BOLSA DE MADRID Interior. DE HOY

Interior

Fin corriente. 80 41

Fin próximo. 81 25

Serie F. 50.000 pesetas. 80 35

E 25.000. 80 45

D 12.500. 80 50

C 5.000. 81 10

B 2.500. 81 15

A 500. 81 20

G y H 100 y 200. 81 25

En diferentes series. 81 25

4 por 0/0 Amortizable

Serie F. 50.000 pesetas. 91 60

E 25.000. 91 60

D 12.500. 91 60

C 5.000. 91 60

B 2.500. 91 60

A 500. 91 60

En diferentes series. 91 60

5 por 0/0 Amortizable

Serie F. 50.000 pesetas. 99 85

E 25.000. 99 85

D 12.500. 99 85

C 5.000. 99 85

B 2.500. 99 85

A 500. 99 85

En diferentes series. 99 85

Bancos

España. 459 00

Hipotecario. 236 00

Hispano-Americano. 140 00

Español de Crédito. 150 00

Castilla. 150 00

Rio de la Plata. 455 00

Cartagena. 430 50

Central Mejicano. 251 00

Azucareras

Preferentes. 40 75

Ordinarias. 12 00

Obligaciones. 79 00

Otros valores

Arrendataria de Tabacos. 298 00

República de Explosivos. 241 00

Cédulas Hipotecarias 4 0/0. 99 85

102,10; Orenses, 00,00; Alicante, 100,05; Obligaciones Norte 4 por 100, 83,75; París-Cheque, 9,00; Londres-Cheque, 27,50; Andorra, 67,00.

PARIS.—(Telégrafo R. Mombum, S. en C. Olazaga, 5 y 7.—Extensión, apertura, 00,00, cierre, 59,10; 3 por 100 francés, 83,05, 4 por 100 brasileño, 73,55; 4 por 100 turco unificado, 85,00, 4 por 100 servio, 80,00; 4 1/2 por 100 ruso, 102,10; 5 por 100 ruso 1905, 101,90; Interior español, 00,00; Norte, 459; Alicante, 450; Andorra, 305; Banco de París, 1.635; Banco Unión Parísien, 1.150; Banco Español de Crédito, 00,00; Banco del Río de la Plata, 426; Banco Central Mexicano, 205; Banco Nacional de México, 775; Banco Unión Moscon, 00,00; Unión y Fénix Español, 00,00; Rio Tinto, 1.797; De Beers, 525; Randmines, 154; Goldfields, 64; Tanganyika, 55; Baisins Corinthe, 143; Nord Sud, 173; Sociedad Minera de Chuco, 123; Malacca Rubber, 163; Eastern Rubber, 00; Thomson Houston, 774; Tabaco Filipinas, 000.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 y 11 del reglamento de 2 de Febrero de 1912.

Otra disponiendo que los caminos vecinales de Ucaña a la Iglesia de Freijo y de Cristo del Branal a Morrajo se segreguen del cuadro E de la Real orden de 9 de Noviembre del año próximo pasado y pasen a ocupar el sitio que les corresponde en el cuadro C de la misma.

Otra disponiendo que las modificaciones introducidas en el contador de energía eléctrica tipo A C T sean incluidas en la Real orden de 11 de Marzo de 1904 aprobatoria de dicho aparato.

Otra resolviendo instancia presentada por D. Miguel de Lara reclamando contra la liquidación que la Sociedad La Actividad pretende hacer de las pólizas de seguro infantil.

Los similares denunciadas a solicitar la inscripción en el Registro, por estar comprendidas en el artículo 1.º de la ley de 1

EL GLOBO

BARQUILLO, 4 y 6

TELÉFONO 3.838

MADRID

EXPOSICION PERMANENTE.—NO DEJAD DE VISITAR ESTA CASA

Grandes almacenes de ropas hechas y géneros para la medida

Para elegir bien por sus grandes surtidos: trajes, gabanes, pellizas é impermeables
 Para elegir bien por sus grandes surtidos: sombreros, camisas, corbatas, guantes y géneros de punto
 Para elegir bien por sus grandes surtidos: mundos, maletas, plaid piel y lona y demás artículos de piel

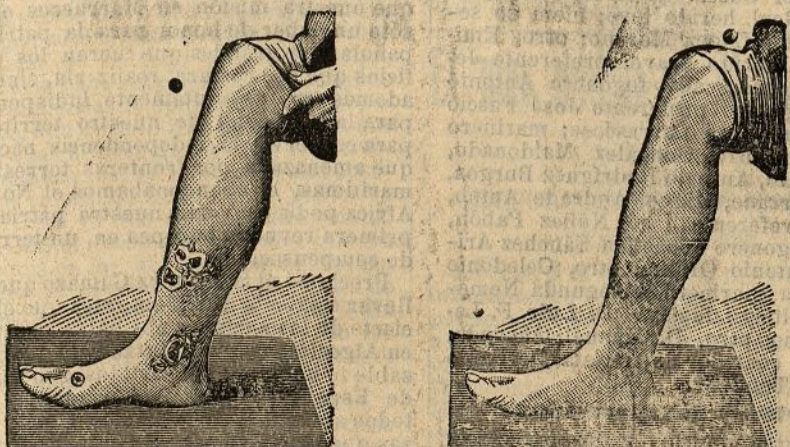
EL GLOBO
EL GLOBO
EL GLOBO

PRECIO FIJO. ENTRADA LIBRE. LA CASA MAS SURTIDA Y MAS BARATA

DESCUBRIMIENTO SENSACIONAL

Curación radical de todas las enfermedades de la piel, de las llagas, de las piernas y del artrismo, reumatismo, gota, dolores, etc., por medio del

TRATAMIENTO DE L. RICHELET



Antes de la curación

Después de 15 días de tratamiento

Hemos señalado ya á los lectores de nuestro periódico, el descubrimiento sensacional del Sr. L. Richelet (farmacéutico-químico en Sedan (Francia), en lo concerniente á las enfermedades de la piel y de la sangre. A continuación indicamos las afecciones que más particularmente son curadas por este prodigioso tratamiento.

Eczemas, herpes, impétigos, acné, sarpullidos, prurigos, rojeas, sarpullidos farináceos, psoriasis, sycosis de la barba, comedones, enfermedades del cuero cabelludo, afecciones de la nariz y oídos, llagas y eczemas varicosos de la piernas, enfermedades aifilíticas.

La curación es igualmente segura, en los trastornos de la circulación en el hombre y en la mujer, y en el artrismo, reumatismo, gota, dolores, etc.

¡HABIDA LA TABLA DEL DESCUBRIMIENTO!

Este maravilloso tratamiento, ejerció su acción tanto en el punto donde se localiza el mal como en la sangre, que la deja completamente purificada y regenerada.

El tratamiento de L. Richelet se encuentra en todas las buenas farmacias y droguerías de España, Canarias y Baleares.

Pídase hoy mismo un folleto ilustrado en lengua española al autor Sr. RICHELET, ó al depositario general en España D. FRANCISCO LOYARTE, drogueria, calle San Marcos, 23, SAN SEBASTIAN, y será remitido gratuitamente.

L. RICHELET, 13, rue Gambetta, SEDAN (Francia)

Madrid: Sres. Sucursales de Leandro Moreno, plaza del Progreso, 1, Farmacia y drogueria.—Señores Hijos de Carlos Ultrura, Espinosa, 2, Farmacia y drogueria.—D. Paulino Angulo, Postas, 18, Drogueria.—D. J. Páiz Roselló, Infantes, 33, duplicado, Farmacia.—Sres. Martín y Durand, Centro de Especificos, calle de Capellanes, 10.—D. Federico Bastier, Drogueria, Glorieta de Bilbao, 5.—D. Roberto Moreno, Farmacia, calle Mayor, 78.—D. Rufino Ortega, Farmacia, calle León, 18.—D. Pérez Martín Velasco y Compañía, calle Alcalá, 7, Centro Especificos.—V. Gayoso, Farmacia, Arzobispado, 2.

24.000.000 DE FRANCO

Pueden ganar los que compren á plazos mensuales valores públicos bien garantidos, cotizables en Bolsa y amortizables con premios, que ofrecen hasta 105 sorteos al año.

Pedid prospectos y detalles de las tan solicitadas y nuevas combinaciones que ha puesto á la venta.

El Crédito General Español.—Barcelona.

Se necesitan agentes en todos los pueblos de España.

NUEVO INVENTO

Consiguiendo en diez minutos lo que no han conseguido en años: VAPORIZADOR INSECTICIDA (POU). Patente en España y en el extranjero; número de la patente, 34.911. Aparato chinichito. Infalible destructor de chinches, pulgas, mosquitos, etc., etc.—No hay necesidad de desarmar las camas. No quema, no mancha, no lleva veneno, no es corrosivo.

De venta: Barcelona: POU y SOMS, Tallers, 48, y en Madrid, ISIDRO ORUETA, Peligros, 6.

PASTILLAS BONALD

Cloro-boro-sódico con coquina.

De eficacia comprobada por los señores Médicos para combatir las enfermedades de la boca y de la garganta, los resaca, dolor, inflamación, picor, afecciones, sequedad, granulaciones, estomatitis producidas por causas periféricas, fétido de aliento, etc. Las pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron en su clase en España y en el extranjero.

ACANTHEA VIRILIS

Poliherofofostado BONALD.—Medicamento anti-neurasténico y antidiabético. Tonifica y nutre los sistemas óseo, muscular y nervioso y lleva á la sangre elementos para enriquecer el glóbulo rojo.

Frasco de Acanthea granulada, 5 pesetas. Frasco de vino de Acanthea, 6 pesetas.

Elixir antibacilar BONALD

de Thioool cinamo-Vanadito fosfo glicérico
 Combate las enfermedades del pecho.
 Tuberculosis incipientes, catarros bronco-neumónicos, laringo-faríngeos, infecciones gripales, palúdicas, etcétera.

PRECIO DEL FRASCO, 5 PESETAS

De venta en todas las farmacias y en la del autor, Núñez de Arce, 17 (anexo Gorgueras), Madrid. En Barcelona, Gissas, 8.

DIARIO UNIVERSAL

PERIÓDICO LIBERAL Y DE INFORMACION

Teléfono 924 Apartado de Correos 422

PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: un mes, 1,50 pesetas;
 año, 18 pesetas.—En provincias: trimestre, 3 pesetas; semestre, 10 pesetas;
 año, 20 pesetas.—En el extranjero: trimestre, 10 pesetas; semestre, 20 pesetas;
 año, 40 pesetas.

LOS PAGOS SON ANTICIPADOS

PRECIOS DE ANUNCIOS

(POR LINEA)

En 4.ª plana (del cuerpo 7)..... 50 cént.
 Reclamos (3.ª plana)..... 1,50 pías.
 Noticias (3.ª plana)..... 3
 Idem en 1.ª ó 2.ª plana..... 5

ESQUELAS.—Grandes descuentos, según el número de líneas é inserciones.

Comunicados y sueltos, á precios convencionales

VENTA.—Una mano (25 números), 0,75 céntimos; número suelto, 5 céntimos; idem atrasado, 10 céntimos.

Redacción y administración: Floridablanca, 1

COMPANIA MADRILEÑA DE URBANIZACION

Fundadora de la Ciudad Lineal (1894)

Durante los 19 años de nuestra vida social han desaparecido más de treinta Sociedades fundadas con más dinero, más personal y más ruido que la nuestra.

Ninguna nos ha igualado ni excedido en la publicación minuciosa de gastos y de ingresos.

A medida que se extienden y se consolidan los negocios de la Compañía ésta emite sus valores, todos ellos hipotecarios, á interés cada vez más bajo. En su consecuencia

DESDE 1.º DE ENERO DE 1914 los NUEVOS suscriptores de libretas de nuestra Caja de Ahorros por CINCO AÑOS percibirán el interés anual de 7 POR 100 en vez del 8.

Las personas que tengan intención de suscribir esta clase de valores aprovechen la ocasión de hacerlo en lo que resta de año.

Suscripción de valores de la Compañía

Obligaciones hipotecarias 6 por 100.

De 1 á 25 obligaciones, á 490 pesetas; de 26 á 50, á 485; de 51 á 100, á 480; de 101 á 200, á 475; de 201 á 400, á 470; y de 401 en adelante, á 465.

Interés efectivo de 6,12 á 6,45 por 100 anual.

Libretas de la Caja de Ahorros, nominativas y al portador.

Desde una peseta en adelante cobran el interés de 3 por 100, siendo la devolución á voluntad; de 5 por 100, á seis meses; de 6 por 100, á un año; de 6,50 por 100, á dos años; de 7 por 100, á tres años; de 7,50 por 100, á cuatro años; y de 8 por 100, á cinco años.

Cuenta corriente en el Banco de España, Crédit Lyonnais, Banco Hispano-Americano, Banco Español de Crédito y Banco de Castilla.

Banqueros de la Sociedad: SRES. URQUIJO Y COMPAÑIA

Pedid más detalles á las oficinas: LAGASCA, 6, bajo, de 9 á 12.—CIUDAD LINEAL, de 2 á 7.

Apartado de Correos 411. Madrid.

Sociedad de Altos Hornos de Vizcaya

BILBAO

FABRICAS EN BARACALDO Y SESTAO

Límite al cok, de calidad superior, para fundiciones y hornos Martin Siemens.
 Aceros Bessemer y Siemens-Martin, en las dimensiones usuales para el comercio y construcciones.
 Carriles viginales, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias.
 Carriles Phoenix ó Broca, para tranvías eléctricos.
 Viguerías para toda clase de construcciones.

Chapas gruesas finas.
 Construcción de vigas armadas para puentes y edificios.
 Fabricación especial de hoja de lata.
 Juntas y baños galvanizados.
 Látex para fabrica de conservas.
 Muñaca de hoja de lata para diversas aplicaciones.

Dirigir toda la correspondencia á ALTOS HORNOS DE VIZCAYA.—BILBAO

DESCOFIARSE

DE LAS FALSIFICACIONES E IMITACIONES

Elegir la

Firma: *Santal Midy*

SANTAL MIDY

Inofensivo y de una Pureza absoluta

CURACION

RADICAL

Y RÁPIDA

(Sin Copaliba — ni Inyecciones)

de los Flujos Recientes ó Persistentes

Cada

cápsula de este Modelo lleva el

nombre: MIDY

En todas las Farmacias

Biblioteca de "La Cooperación"

RIVAS MORENO

FOLLETES

I. «La Cooperación en Huelva».

II. «El Faro forzoso en la Mancha».

III. «Los Consumos y las Ligas de compradores».

IV. «La Manipulación de los servicios».

V. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

VI. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

VII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

VIII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

IX. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

X. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XI. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XIII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XIV. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XV. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XVI. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XVII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XVIII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XIX. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XX. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXI. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXIII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXIV. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXV. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXVI. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXVII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXVIII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXIX. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXX. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXXI. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXXII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXXIII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXXIV. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXXV. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXXVI. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXXVII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXXVIII. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XXXIX. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

XL. «La sequía, la Huelga y la Huelga».

LOS VAPORES TRASATLANTICOS

"Reina Victoria Eugenia," é "Infanta Isabel de Borbón,"

Información de ASENSIO ORTIZ DE ZÁRATE

Nuestra Marina mercante

La Marina mercante española, cuyo valor é importancia han aumentado considerablemente en los últimos años, cuenta con dos nuevos y soberbios vapores, que en adelantos, rapidez y confort no envidiarán a los de mayor renombre de las grandes Compañías de navegación de Europa y América.

La Compañía Trasatlántica, deseando aumentar ya su importante flota, acaba de construir para el servicio de Correo y pasaje entre España y los estados sudamericanos un servicio de suma importancia: la afinidad entre la madre España y sus descendientes al otro lado de los mares, dos magníficos barcos, del mismo tipo y tonelaje, que llevan los nombres de *Reina Victoria Eugenia* é *Infanta Isabel de Borbón*. Uno y otro son soberbio alarde de riqueza en sus menores detalles, marcándose así el adelanto a que ha llegado la Compañía en el curso de su brillante historia.

La reseña que hacemos de los nuevos vapores constituye su mejor elogio y es motivo de orgullo para la Compañía propietaria, que no ha reparado en sacrificios de ninguna clase para corresponder a su alta representación, beneficiando extraordinariamente los intereses del comercio y del público.

Lo más nuevo, lo más práctico, cuanto puede hacer agradable una larga travesía, acumulando comodidades y refinamientos, alejando todo lo humanamente posible el menor asomo de riesgo y disminuyendo considerablemente la duración del viaje, ha sido atendido en la construcción de estos nuevos palacios flotantes, que son el asombro y arrancan un caluroso aplauso a cuantos los visitan.

Interesante ensayo de ingeniería

Uno de los vapores, el *Reina Victoria Eugenia*, ha sido construido y dotado de máquinas por la casa Swan, Hunter, Wigham, Richardson, Limited, de Newcastle-on-Tyne, y el otro, el *Infanta Isabel de Borbón*, por los Sres. Denny, de Dumbarton. Por lo que se refiere a la disposición de los buques hay gran semejanza; pero en la maquinaria hay notables diferencias. Los navieros, al estudiar el tipo de máquinas propulsoras que debían adoptarse decidieron colocar máquinas combinadas, es decir, máquinas reciprocantes, evacuando en turbinas Parsons de baja presión, sistema de resultados económicos si se compara con la máquina reciprocante por sí sola.

Aceptando el empleo de estas máquinas se ve la iniciativa de la Compañía, pues aunque el sistema había sido bien ensayado y el éxito sancionó que se adoptaran en la Marina mercante, no había, sin embargo, por ahora vapores de turbinas que hicieran el recorrido a la América del Sur.

Instalando los sistemas alternativos en los dos vapores se ha hecho un señalado servicio a la ingeniería naval. El *Reina Victoria Eugenia* va propulsado por cuatro ejes, que llevan una hélice cada uno, siendo movidos los dos ejes interiores por máquinas reciprocantes, y los dos exteriores por turbina de exhaustación; el *Infanta*

Isabel de Borbón, construido por los Sres. Denny, lleva tres ejes de una hélice cada uno, movidos los dos exteriores por máquinas reciprocantes y el del centro por la turbina, que recibe el vapor exhaustado de las dos máquinas de émbolos.

Las ventajas que se le atribuyen a la disposición de las cuatro hélices son: subdivisión completa de la maquinaria en dos unidades independientes y la posibilidad de utilizar los aparatos auxiliares (bombas de circulación de aire, etc.) para una u otra de las bandas en caso de avería; la mayor eficacia propulsora es obtenible con mayor seguridad que en la disposición de las tres hélices, como lo demuestran los numerosos experimentos realizados con modelos de propulsión automática.

Con este motivo puede añadirse que la interferencia entre las hélices de proa y popa queda, naturalmente, reducida a un mínimo por la mayor distancia en que aquéllas van colocadas una de otras; y, por último, menores causas de vibración.

Con respecto a la eficiencia, el resultado entre los dos buques dependerá grandemente de la adaptabilidad de las hélices.

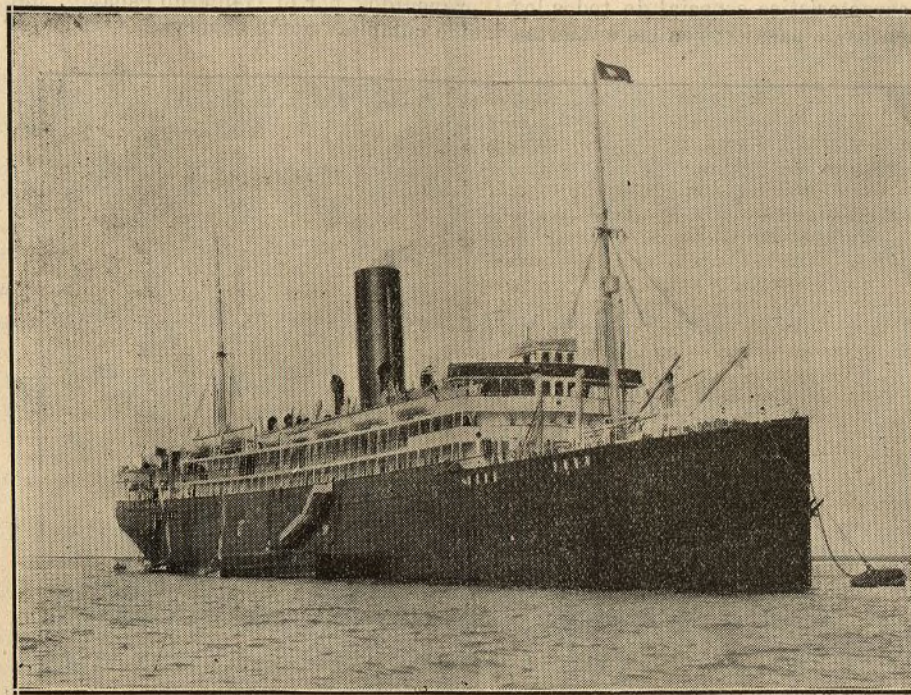
Aun queda por comprobar en la navegación hasta qué punto la eficacia de las hélices en cada barco influirá en el conjunto de eficiencia de las máquinas.

Los Sres. Denny de Dumbarton, que construyeron el *Infanta Isabel de Borbón*, y para cuya máquina adoptaron su bien ensayada y aprobada práctica de las tres hélices, a que hemos aludido, han tenido una gran experiencia en la construcción de turbinas marítimas y han sido los primeros en montar éstas en un vapor mercante, en adoptar el sistema combinado de las máquinas reciprocantes y turbinas, y los primeros también en instalar turbinas de engranaje en un buque de guerra. A más de su gran experiencia tienen la ventaja de los ensayos que realizan en su tanque de

comprendiendo, á contar desde proa, la sala de lectura, salón de música, salón de descanso, una galería y restaurant, el fumador y café para la clase de lujo.

El salón de música y fumador de primera

la bóveda del salón-comedor, produciendo ómnibus efecto al par que aleja todo recuerdo de que dicho comedor se halle inmediatamente debajo. Las paredes están artesonadas y pintadas en dos tintes de



VISTA GENERAL DEL «REINA VICTORIA EUGENIA»

ra clase están en una caseta separada á popa en esta cubierta.

En el extremo popa, completamente aislada de los alojamientos, está la enfermería, con todos sus accesorios.

En la cubierta de toldo hay, á cada banda del buque, un paseo abrigado, con una caseta larga, donde está, al extremo de proa, el salón comedor de lujo, y al extremo de popa, el comedor de primera clase. Salvo los días crudos, estos salones quedan así perfectamente ventilados por las amplias ventanas laterales y las de los extremos, que dan á la cubierta de paseo.

Esta disposición es preferible á la de situar el comedor en una cubierta inferior dentro del cuerpo del buque, donde no pueden abrirse las portillas en mal tiempo. Tales locales están además contruidos con bóvedas que llegan á las lumbrales y bocas de ventilación de la cubierta de embarcaciones, y tiene esta disposición sólo en los comedores, sino en los demás salones públicos de la cubierta de paseo. Estas bóvedas han sido aprovechadas para realizar el efecto interior decorativo y dar mayor altura á los techos.

La cubierta superior está dedicada por entero á las salas de lujo, como igualmente la parte central de la cubierta principal. El resto de esta cubierta, así como toda la extensión de la cubierta inferior, está destinada al alojamiento de emigrantes.

gris francos, con los relieves en dorado. La alfombra es de color rosa subido. El mobiliado, de chapeadura satin barnizada, y todo el conjunto es elegante y lujoso en sumo grado.

El salón de tertulia ó descanso es probablemente uno de los más hermosos que pueden admirarse á bordo de un trasatlántico.

El decorado de esta habitación es estilo georgiano; pero la característica predominante, que impresiona á todo el que entra, es la gran altura del salón, derivada de su construcción á través de dos cubiertas, sin verse la de más afuera por ocultarla los travesaños, la ventana y puerta.

Otro atractivo detalle de la habitación son las grandes y hermosas ventanas interiores, que llegan hasta el artístico artesonado techo.

En suma: con sus admirablemente talladas pilstras, techo central abovedado, sus chimeneas esculpidas, de mármol, y alfombra tejida á mano, de la época, la sala es un magnífico cuadro de suntuosidad y elegancia.

En el testero de la escalera se ve un magnífico retrato de cuerpo entero de Su Majestad la Reina de España, de quien este vapor toma su nombre, pintado por el reputado artista español Moreno Carbonero. El piso está cubierto de caucho de diseño, en armonía con el decorado.



SALON-BIBLIOTECA

Salones públicos del vapor.

Los salones del vapor han sido decorados y amueblados por los Sres. Waring y Gillow, Limited, de 180 Oxford Street, Londres, Empresa de gran experiencia para esta clase de trabajos, y que ha conseguido un señalado triunfo en este vapor: lo mismo se juzga por el lado práctico de las comodidades, como por el artístico, original y bello de la ejecución.

El salón-comedor de lujo adopta el estilo Luis XVI. Todo el artesonado de las paredes es de caoba maciza, con el zócalo barnizado á un rico tinte y la cornisa pintada en blanco, con los adornos y remates de las columnas en dorado. El piso es de mosaicos de madera, con pasadizos de alfombra entre las mesas. En éstas pueden sentarse 200 personas, y á cada testero del salón hay un gran aparador y mesas de ayuda á los costados. Las butacas son una reproducción de un antiguo modelo y llevan asientos reversibles, de modo que durante el frío se puedan usar por el lado mullido y tapizado y en el tiempo del calor por el lado fresco, de madera perforada. Sobre el aparador, en el testero de proa, se admira un magnífico ejemplar de tapiz español por el famoso Goya. En el techo de este salón puede verse también la galería cerrada de bronce y cristal montada en el salón de música, á la que aludiremos después. El acabado de los muebles sueltos es un rico tinte de caoba barnizada, en tanto que el cortinaje y alfombrado son de un color rosa subido, con dibujo plateado.

El salón de música de lujo es excepcional en todos conceptos. El estilo del decorado es también en este caso á Luis XVI, diseñado con perfecta armonía de conjunto. La característica principal es una galería cerrada de bronce y cristal que rodea

la sala de lectura y escritura está corrida con el salón de música, siendo la sola división entre los dos locales la mampara de bronce y cristal, que tiene un zócalo bajo de entrapado de madera y divide las dos habitaciones sin obstruir la vista.

El mismo diseño de decorado y mobiliado se sigue en este local que en el salón de música.

Hay ventanas no sólo á los costados de babor y estribor, sino también á la parte de proa de la sala.

Desde ésta puede verse sin interrupción, á todo lo largo del salón de música, la sala de tertulia y galería, recto hasta la sala de fumadores. La galería y restaurant están decorados al estilo moderno.

Las características más atractivas de este local son los bellos paisajes pintados expresamente por el Sr. Luna, artista de la Compañía Trasatlántica.

Una enredadera de rosas que crece en el local se produce por medio de zócalos, cuyas juntas están ocultas.

A intervalos hay pilstras de mármol sólido, con tinte de rosa pálido y bases y remates en dorado.

El techo está pintado á mano, y desarrolla las rosas de la enredadera de las paredes. El mobiliado y monturas son de mimbre, armonizando en color con el conjunto.

Al centro de la galería hallase una gran jardinería, en la cual pueden colocarse flores contra un respaldo de espejo. Las flores pueden hacerse preparar por un enrejado dorado que forma una bóveda sobre la jardinería, prestando un nuevo efecto decorativo.

El fumador de lujo es un hermoso y cómodo local al estilo Jacobo I, con artesonado en tinte de roble y cortinaje y tapizado azul.

¡Ciertas butacas están forradas en piel marroquí de dicho color, y las restantes, en tapiz con dibujos en colores sobre fondo azul, cuyos tonos armonizan con el color predominante del conjunto. Corona á este local una magnífica bóveda, que le da un aspecto diáfano y elevado, disipando esa desagradable sensación de decrecimiento que á menudo se experimenta en los vapores cuando los techos parecen ahogados. En este salón hay también mostrador de bebidas ó bar.

El estilo del café, abierto á los lados, igualmente se separa de lo usual. Está montado á la moderna; los mamparos de babor y estribor van cubiertos de azulejos especiales, que dan el aspecto de una enredadera, y llevan rosas pintadas en ellos con colores naturales, semejante á la galería y restaurant. En el mamparo de proa están las ventanas que dan al fumador. El mobiliado del local es de mimbre verde, con mesas de madera, á causa de la necesidad de mirar por su seguridad al propio tiempo que por su belleza decorativa, toda vez que estos muebles y monturas tienen que estar expuestos á la intemperie. También es digna de mención la capilla instalada á bordo, y que encierra dos hermosos cuadros, obras del Sr. Luna, artista de la Trasatlántica.

¡Hay dos completos departamentos de lujo, compuestos cada uno de salón, cuarto de baño y toilette y dormitorio. El estilo de decorado es moderno, teniendo los tabiques artesonados con caoba maciza pintada en blanco, y los muebles son de arte, barnizados y con líneas incrustadas. Uno de los departamentos es un diseño en azul, y otro, en verde. Los objetos sueltos tienen, en cada caso, líneas incrustadas de azul verde, á fin de que hagan juego con el color del respectivo diseño.

Cada dormitorio lleva su lavabo plegable, con servicio de agua caliente y fría, y



SALON FUMADOR (CLASE DE LUJO)

cada uno de los salones está dispuesto para poder ser convertido en dormitorio si así conviniese. El respaldo del sofá se abre y presenta una cama con colchón y baranda completa. Esta misma clase de sofá se emplea en los dormitorios; de modo que una sola cama queda á la vista, pues la otra es cerrable y sirve de diván por el día.

A popa de los departamentos de lujo, y completamente al final de ellos, vemos un interesantísimo local destinado á comedor de niños. Este está decorado á estilo que pueda agradar á sus concurrentes, y los frescos en los tabiques ilustran algunas de las canciones de la niñez.

El comedor de primera clase es del estilo época Guillermo y María. El artesonado es de roble, en cuarteles, para sacar el mejor partido de su precioso grano. El piso lleva pasadizos de alfombra, siendo su tinte predominante el azul subido, y este mismo tono de color se sigue en el tapizado de las butacas, que tienen la ventaja de ser reversibles, como en el comedor de lujo. Para dar un aspecto alegre al local el cortinaje es de dibujos en colores, fondo claro, y el friso está artesonado en material que hace juego con el conjunto.

En la sala de música de primera se sigue otra vez el estilo moderno, siendo el artesonado de los tabiques de caoba maciza barnizada. La habitación tiene en una esquina un comodísimo asiento de rincón, con un estante de libros sobre el mismo. Los muebles sueltos son también de caoba barnizada, forrados con tapices.

El piso lleva una alfombra con dibujo floral en tinte de verde suave.

En el fumador de primera se adopta el estilo Jacobo I, con techo de vigas cruzadas, de roble, y los tabiques y artesonado son igualmente de roble, para armonizar. El efecto es singular y agradable.

El mobiliado, de roble, hace juego con los tabiques; algunas de las butacas van forradas de piel marroquí, y el resto de la sillería está tapizado con forro que armoniza agradablemente con el conjunto.



«HALL» LOUNGE

Los alojamientos de segunda clase están instalados en la popa, con su correspondiente antesala, escalera, salón general, salas, baños, etc., etc.

Máquinas propulsoras del trasatlántico de cuatro hélices «Reina Victoria Eugenia».

La maquinaria propulsora se compone de dos completas unidades de máquinas reciprocantes, y turbinas, que mueven cuatro hélices en junto.

Las máquinas reciprocantes son del bien conocido tipo de cuatro cigüeñales y triple expansión, equilibradas por el principio Yarrow-Schlick-Tweedy, con cilindros de 29, 43 y 47 pulgadas de diámetro, y carreras de 42 pulgadas.

Los cilindros de baja, á cada extremo de las máquinas, están calculados para desarrollar menor fuerza que los otros dos; de modo que el impulso de rotación que así se obtiene es muy uniforme, en adición al buen equilibrio de la máquina.

Cada máquina evacúa en una turbina de vapor por medio de válvulas de maniobra especiales, montadas á la espalda de cada cilindro de baja y manejables á palancas, colocadas en el eje de cambio de marcha.

Estas válvulas están dispuestas de manera que el vapor evacuado pasa directamente al condensador cuando el aparato de cambio de marcha está en la posición de ciar. Así, pues, toda la maniobra se hace con las máquinas reciprocantes, que mueven los ejes internos. Las turbinas están dispuestas para poder ser aisladas completamente, haciéndose pasar el vapor directo al condensador, lo cual se efectúa en cualquier condición por medio de un tornillo y volante de mano.

La instalación de turbinas comprende dos turbinas Parsons de baja presión, que mueven los ejes laterales, dispuestas para marchar avante solamente. El vapor entra en cada turbina por el extremo de proa y por dos tubos de 18 1/2 pulgadas de diámetro, es decir, procedente cada uno de ellos de cada cilindro de baja presión y provisto cada rama de un colador adecuado.

La presión de admisión es de unas 10 libras por pulgada cuadrada, absolutas, y el consumo de vapor, de 135.000 libras por hora.

El tubo de evacuación, con área seccional de 30 pies cuadrados, está calculado para una presión del condensador de una libra absoluta.

El tambor del rotor es paralelo, de 68 pulgadas de diámetro y lleva 30 hileras de aletas.

El mómio, en el extremo de proa, ó sea el de vapor, está ajustado con tiras de empaquetadura laberinto, del tipo radial: 10 tiras en el rotor y 10 en la caja.

El diámetro del mómio es tal que el total empuje de ejes en el rotor equilibra con eficacia el empuje de la hélice.

Los prensaestopas del eje rotor son del tipo Parsons combinado de laberinto y anillo, yendo ajustado cada uno con 10 hileras de anillos móviles y 10 hileras de anillos fijos en el extremo interior, y con cuatro anillos Ramsbottom en el extremo exterior.

Los prensaestopas están hechos para poderse desmontar fácilmente sin tener que levantar las tapas de las turbinas.

Los luchaderos de los rotores á cada extremo son de 12 pulgadas de diámetro, funcionando en cojinetes de metal anti-fricción de 23 1/2 pulgadas de largo cada uno.

Una chumacera de ajuste del rotor va colocada en el extremo de proa con objeto de ajustar la posición lineal del eje, y contiene 10 anillos, que se mueven en las caras de collarines correspondientes que lleva el eje motor.

El aceite de lubricación se surte por presión á los cojinetes y chumaceras de ajuste por una bomba de aceite doble. Las escupiduras del aceite de los cojinetes, etcétera, se recogen en un tanque y se enfrían antes de ser de nuevo utilizadas.

Los condensadores son del tipo Uniflux y tienen cada uno una superficie de enfriamiento de 5.100 pies cuadrados, y están calculados para un vacío de 28 pulgadas, con una temperatura media de 75 grados Fah. del agua del mar. Las bombas de circulación, de 18 pulgadas, suministradas por los Sres. H. Watson y Compañía, han demostrado su capacidad de descargar

Reina Victoria Eugenia

El *Reina Victoria Eugenia* mide 480 pies de eslora, 61 de manga y 35 pies y 9 pulgadas de puntal, siendo su tonelaje bruto 9.727. Tiene alojamiento para 2.100 pasajeros, de los cuales 200 son de la clase de lujo, 146 de primera, 80 de segunda y el resto de emigrantes.

La capacidad de carga es de 6.500 toneladas de peso muerto, y comoquiera que en las pruebas de velocidad se obtuvo un andar de 13 1/2 millas, es un buen resultado el que promete el rendimiento económico del buque, sin perjuicio de la eficiencia del servicio del correo y del pasaje.

El casco está dividido en compartimientos estancos por 11 mamparos transversales, provistos de puertas de rápido cierre, sistema Stone Lloyd, maniobradas desde el puente.

El doble fondo se extiende por completo de proa á popa.

Como mayor medida de protección se ha instalado el sistema Clayton de aparato contraincendio.

También va dotado el buque de una instalación radiotelegráfica y un juego de señales submarinas.

Alojamiento de pasajeros en el vapor.

Puede decirse que el alojamiento está dispuesto con arreglo á la mejor práctica, para que todo él disfrute de amplia ventilación y luz natural.

Por tener que atravesar el buque los trópicos se ha hecho un especial estudio de la ventilación, colocándose ventiladores eléctricos por todas partes.

A la espaciosa escalera principal se le ha agregado también la comodidad de un ascensor eléctrico.

El gimnasio es una característica que hallarán aceptable los pasajeros.

Para casos de necesidad se ha instalado una enfermería en lugar aislado y conveniente.

En la cubierta de paseo están varios de los salones públicos más importantes,



SALON COMEDOR (CLASE DE LUJO)

Ayuntamiento de Madrid

8,500 galones por minuto contra una presión de 23 pies de altura.

Las bombas de aire son del último modelo Dual de Weir de 13 por 24 por 17 pulgadas cada una. Hay además instaladas dos pares de bombas de alimentación Weir, con cilindros de 13 1/2 por 10 y por 24 pulgadas; dos evaporadores de 35 toneladas, dos ventiladores Howden de 90 pulgadas, tres dinamos de 60 kilovatios, un destilador de 12 toneladas, una bomba para lastre, dos bombas de servicio general, varias otras bombas más pequeñas, una máquina de refrigeración y una máquina contra incendio, Clayton, ya descrita e ilustrada en el *Engineering*. El vapor evacuado, procedente de todos estos aparatos auxiliares, se utiliza para calentar el agua de alimentación, habiendo instalado con este objeto un calentador de superficies tipo Neptune.

Hay instaladas siete calderas, de un frente de 16 pies, tres pulgadas de diámetro exterior y 11 pies seis pulgadas de longitud, funcionando con el sistema Howden de tiro forzado. Cada caldera lleva tres grandes hornos, que arrojan una superficie total de parrilla de 480 pies cuadrados, siendo el área total de calefacción 20,965 pies cuadrados, y la presión de régimen 180 libras por pulgada cuadrada.

En la prueba, el buque, con la mitad de la carga a bordo, debía sostener un andar de 17,5 nudos por hora durante ocho horas consecutivas, y en completa carga la velocidad debía ser de 16 millas por hora durante veinticuatro horas consecutivas.

En la prueba de ocho horas se obtuvo una velocidad de 18,12 nudos por hora, con tiempo desfavorable, y en la de veinticuatro horas una velocidad de 16,10 nudos. En buenas condiciones de tiempo y en alta mar es seguro que se hubieran alcanzado mayores velocidades, y tenemos entendido que en aguas de Cádiz, en tiempo bello, la marcha obtenida ha superado en mucho a la de las pruebas de Newcastle.

El consumo de vapor fué medido por boquillas de régimen, empleadas en todos los casos por los constructores para, este objeto.

En la milla medida de St. Mary, costa Nordeste de Inglaterra, se hicieron corridas progresivas durante cada prueba, a fin de determinar las velocidades respectivamente obtenidas en ellas. La máxima velocidad registrada en una doble corrida fué de 18,6 en poco fondo (unos 75 pies), pues, debido a la niebla, los postes de la milla sólo podían distinguirse a corta distancia de la orilla.

Se tomó un juego de diagramas de indicador durante la prueba de ocho horas. Los resultados son de especial interés, en vista de la alta eficacia propulsora indicada por el bajo consumo de fuerza. Debemos mencionar aquí con este motivo que los experimentos hechos por los constructores hace unos años con modelos de propulsión propia automática los han inducido a elegir la disposición de las cuatro hélices con preferencia a la de tres hélices, que generalmente se aplica al sistema combinado.

para dos, tres ó cuatro personas. La parte de proa de la cubierta principal está reservada para el alojamiento de la marina, y la de popa para el pasaje de segunda clase, con su gran salón comedor. Para solaz de los emigrantes se destinan dos espacios reservados a proa y popa de la cubierta superior, con un pasillo especial que los conecta.

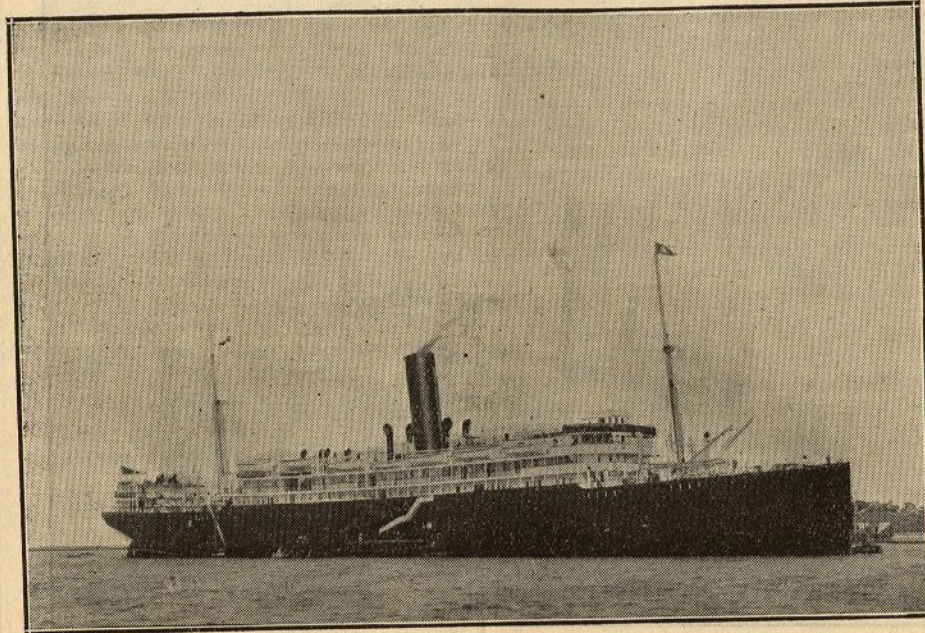
Una gran parte de la cubierta principal é inferior ha sido construida para alojamiento de emigrantes, que habitan en camarotes abiertos. Las enfermerías para emigrantes de hombres y mujeres se hallan situadas a proa de la cubierta principal, en compartimiento separado, en tanto que las enfermerías para males contagiosos y compartimientos de desinfección están colocadas a popa de la cubierta de paseo.

Una característica especial de todos los alojamientos de pasajeros en las cubiertas

lubricación forzada, y están instaladas de modo que una ó otra puedan servir para uno ó otro condensador ó para ambos. Lleva la maquinaria dos bombas Weir de alimentación principal, y una auxiliar, de 17 pulgadas por 12 1/2 pulgadas por 27 pulgadas cada una. Las bombas de aire son del tipo Dual de Weir, de 12 pulgadas por 24 pulgadas por 17 pulgadas cada una.

La dotación de aparatos auxiliares, es excepcionalmente completa en este caso, y cumple por duplicado con todos los requisitos ordinarios de un vapor trasatlántico de pasajeros de primer orden en cuestión de maquinaria y mecanismos necesarios para los departamentos del pasaje, mayoría y carga.

Las condiciones en cuanto a capacidad de bombas, protección del combustible, seguridad de mamparos y otros requisitos prevenidos por el Gobierno español, han sido cumplidamente observadas. El vapor



ASPECTO EXTERIOR DEL «INFANTA ISABEL DE BORBÓN»

inferior, principal y superior es el gran número de ventiladores mecánicos de que van provistos, en adición a los medios de ventilación usuales. Dichos ventiladores, en conexión con mangas de aire, están dispuestos para proporcionar diez renovaciones de aire a cada hora.

En la cubierta principal, al centro del buque, se hallan la cocina principal, panadería, repostería, carnicería, etc., provistos de los utensilios más modernos y perfeccionados; hay instalados también cuatro ascensores para el servicio de las distintas despensas. Puede formarse una idea del tamaño que tendrán tales departamentos recordando que el vapor lleva a bordo más de 2.300 personas. A popa de la cubierta inferior hay instaladas extensas cámaras de refrigeración, subdivididas para carne, pescado, legumbres y frutas, siendo la maquinaria del tipo Hall C. 02. Otra característica del trasatlántico moderno es el gran ascensor eléctrico para pasajeros, instalado al centro del buque, suministrado por los señores Smith, Major y Stevens, que corre entre las cubiertas superior y de embarcaciones. Entre las varias habitaciones de la clase lujo y la oficina a la entrada principal hay una instalación telefónica, y para el servicio de órdenes a bordo están conectadas entre sí las distintas estaciones por tubos acústicos.

La disposición adoptada para la maniobra de la carga ha sido expresamente estudiada, y hay para ello diez chigres a vapor silenciosos, patente y construcción de los Sres. Clarke, Chapman, que funcionan en conexión con plumas dispuestas en los palos y en masteleros Samson. El sistema Clayton contra incendios ha sido colocado en todas las bodegas y espacios entre cubiertas. Los aparatos ó medios salvavidas están dotados conforme a las condiciones que exigen los últimos reglamentos del Board of Trade, disponiéndose en total de dieciséis botes salvavidas, cinco botes Engelhard y dieciséis botes Berthon, aparte de los numerosos asientos flotantes, etcétera, que hay sobre cubiertas. Para la maniobra de los botes se han instalado los pescantes patente Welin, en tanto que para la más rápida ejecución de arriar é izar las embarcaciones se han instalado también cuatro poderosos chigres especiales. Hay además a bordo una instalación de señales submarinas, con el receptor colocado en la caseta de gobierno. Debe mencionarse igualmente la instalación eléctrica, que consiste de tres máquinas construidas por los Sres. M. Paul et Co., de Dumbarton, conectadas con dinamos Holmes.

De la magnitud de esta maquinaria puede formarse idea recordando que la instalación es de 2.200 luces y hace funcionar los abanicos eléctricos en todos los dormitorios, los ventiladores de ventilación, el elevador, cocina servida por fuerza eléctrica, el servicio de timbres y teléfono, la estación radiotelegráfica y las señales submarinas.

En breves palabras, el buque, desde la quilla a la popa, reúne todos los últimos adelantos y refinamientos que exigen las necesidades del lujo moderno.

La maquinaria propulsora del vapor de tres hélices «Infanta Isabel de Borbón».

La maquinaria propulsora es del tipo usual de tres hélices para el sistema combinado, componiéndose de dos juegos de máquinas de triple expansión, dispuestas a los lados de la cámara de máquinas, y que funcionan en combinación con una turbina de baja presión, situada al centro. Cada máquina recíproca y la turbina mueven respectivamente una hélice. Esta disposición conserva a las hélices laterales bien ceñidas al contorno de la popa.

La evacuación de las máquinas recíprocas a la turbina pasa por una válvula especial de cambio, construida por la patente Denny and Irvine, mediante la cual queda parada automáticamente la turbina cuando las máquinas recíprocas marchan atrás, ó puede desconectarse por completo cuando se está maniobrando.

Los condensadores son del tipo Uni-flux, y tienen cada uno una superficie de refrigeración de 5,906 pies cuadrados. Las bombas centrifugas de circulación, por los Sres. Paul, son cerradas, dispuestas con

exhausto, procedente de todas las máquinas auxiliares, puede ser conducido, bien al calentador de superficie, bien al condensador auxiliar, a la turbina ó a evacuar a la atmósfera.

Cada línea de ejes va encerrada en su túnel, separado en la bodega de popa, y entre estos túneles están construidos los aljibes de agua dulce, de gran capacidad, a fin de que su disposición en otra parte del buque no ocupe un valioso espacio destinado a la carga.

El vapor, a 200 libras de presión, es generado en cinco calderas, tres de doble y dos de un frente. Todas las calderas son de 16 pies de diámetro exterior; las calderas de doble frente miden 21 pies de longitud, y la de un frente, 11 pies 9 pulgadas. La superficie de pañales es de 540, y la de calefacción, es de 23.816 pies cuadrados. Cada caldera lleva tres hornos corrugados, y está dispuesta con el sistema Howden de tiro forzado, obteniéndose el aire de dos ventiladores Howden de 100 pulgadas de diámetro cada uno, movidos por dos máquinas encerradas de lubricación forzada.

En las pruebas sobre la milla medida en Skelmorlie, con un desplazamiento de 10,456 toneladas, el máximo promedio de revoluciones por minuto fué de 116 en las máquinas recíprocas y 276 en la turbina, correspondiente a una velocidad de 18,81 nudos por hora. En la corrida de ocho horas, en condiciones muy adversas de tiempo, se obtuvo un promedio de marcha de 17,89 nudos para todo el período mencionado. En la prueba de veinticuatro horas, con un desplazamiento de 13,345 toneladas y un andar de 16 nudos, también en tiempo muy desfavorable, el consumo de carbón resultó muy reducido y considerablemente menor de lo garantizado. El promedio de revoluciones en las máquinas recíprocas durante esta última prueba fué de 99, y en la turbina, de 214 por minuto.

Las pruebas oficiales de la Empresa propietaria en Cádiz por las autoridades del Gobierno español también dieron resultados sumamente satisfactorios.

Flota actual de la Trasatlántica

Por lo que hace al servicio de pasajeros, la Compañía Trasatlántica ofrece inmejorables condiciones en todos sus buques, provistos del mayor confort, iluminación eléctrica, cámaras frigoríficas, salones para señoras y fumadores, biblioteca, telegrafía sin hilos y toda clase de comodidades.

Para los diferentes servicios directos y regulares que la Trasatlántica tiene establecidos entre España y distintos puertos del mundo, dispone actualmente de una importante flota, que acaba de aumentarse con los dos soberbios vapores correos para la línea del Plata, que constituyen el principal objeto de esta información.

He aquí su detalle:

VAPORES	Desplazamiento.
Tons. Ingls.	
Alfonso XII.....	12.000
Alfonso XIII.....	7.630
Alicante.....	6.800
Antonio López.....	10.740
Buenos Aires.....	9.520
C. de Eizaguirre.....	6.800
Cataluña.....	8.355
C. López y López.....	5.620
Ciudad de Cádiz.....	7.680
Isla de Panay.....	1.185
Joaquín del Piélagos.....	9.300
Legazpi.....	11.098
León XIII.....	9.520
Manuel Calvo.....	8.400
Montevideo.....	2.400
Montserrat.....	9.100
M. L. Villaverde.....	7.630
P. de Sarratxtegui.....	1.821
Reina María Cristina.....	5.625
Rabat.....	6.100
San Ignacio de Loyola.....	900
San Francisco.....	15.400
Mogador.....	15.400
Reina Victoria Eugenia.....	15.400
Infanta Isabel de Borbón.....	15.400

Servicios prestados a España por la Compañía Trasatlántica

Desde 1862 en adelante prestó la flota de la Compañía eminentes servicios al comercio español en Ultramar. Además, estos vapores fueron extensamente empleados por el Gobierno para el transporte de 400.000 soldados destinados a Cuba, realizando 1.028 viajes entre 1868 y 1878. En dos meses solamente pudo efectuarse el transporte de 25.000 soldados al mando del general Martínez Campos. Estos actos merecieron del Almirantazgo inglés especialísima mención y del Gobierno español las más honoríficas distinciones.

Las ramificaciones de esta Empresa extendiéndose en Marzo de 1887, en que se le adjudicó un nuevo contrato por el Gobierno español para el servicio de la correspondencia pública a la América Central y a las colonias españolas en las Indias de Occidente. Los viajes se aumentaron entonces a tres por mes, empleándose 12 vapores, con un total tonelaje de 27.500 toneladas, de los cuales el mayor era el *Alfonso XII*, de 2.915 toneladas, construido por los Sres. Denny, de Dumbarton, en 1875, ó sea el cuarto de los entregados por dicha famosa Empresa escocesa. El *Alfonso XII*, como muchos de los vapores que le precedieron, distinguíase por la belleza y originalidad de su decorado. Su eslora era de 350 pies, y tenía alojamiento para 178 pasajeros de primera clase, 68 de segunda, y 1.807 de tercera, y capacidad de carga de 2.125 toneladas. La marcha en pruebas fué de 12 1/2 millas, y la de servicio alcanzó 11 millas por hora. Estas cifras, en comparación con aquellas aplicables al *Infanta Isabel de Borbón*, ponen de manifiesto el adelanto logrado por la Compañía en los últimos treinta y cinco años. El vapor entregado este año mide 130 pies más de eslora, 23 pies más de manga, y un tonelaje prácticamente de 10.000 toneladas, con una velocidad de 18,6 millas, comparadas con las 12,25 del susodicho vapor.

En el año 1881 se transformó la Empresa Antonio López y Compañía en Sociedad anónima, con el nombre de Compañía Trasatlántica, y desde entonces su crecimiento ha sido muy notable. Tres años después se estableció una nueva línea de la Península a Filipinas. Para mayor desarrollo de este servicio adquirió la Empresa 11 vapores más, que hicieron subir a un total de 104.807 toneladas el arqueo colectivo de sus 38 vapores. Dos años más tarde, en 1886, se establecieron los nuevos servicios que comprendían las líneas regulares a los principales puertos de América, Asia, África y Oceanía, ligadas a España por sus relaciones históricas, coloniales ó comerciales. En 1887 adquirióse 6 grandes vapores, que pertenecían a la Compañía General de Tabacos de Filipinas, y de este modo el número de vapores de la flota en 1887 era de 42 buques, con un tonelaje colectivo de 119.974 toneladas.

El contrato del Gobierno ha sido renovado de época en época, y es interesante observar el progreso alcanzado en los últimos veinticuatro años, es decir, desde el contrato de 1867.

Tomemos primero el servicio a los Estados Unidos. Veinticuatro años ha se hacían 36 viajes anuales, siendo el promedio de marcha exigida 11,50 millas desde que empezó a regir el contrato, aumentando a 12 millas el año siguiente y a 12 1/2 millas cinco años más tarde, en tanto que en la época presente, conforme al contrato, se realizan 48 viajes anuales, siendo el promedio de marcha exigida en los tres primeros años del contrato 13,50 millas, y para el resto del mismo, es decir, por diecisiete años, 15 millas. Para responder a esto se obligan los contratistas a una marcha en pruebas de 17 millas, con vapores de un desplazamiento medio de 9.000 toneladas. El servicio de Filipinas era anteriormente de 13 viajes anuales, lo mismo que ahora; pero el promedio de marcha exigida, de 10,15 millas al principio del

co años atrás, con marcha de 11,50 millas; hoy ese mismo servicio exige una velocidad de 12 millas, que implica un andar en pruebas de 13,8 millas, con un desplazamiento medio de 4.000 toneladas.

Aparte de los servicios contratados, en el año 1887 se estableció un servicio de Vigo a Colón, partiendo los vapores de Liverpool y El Havre unas veces, y otras de Génova y Barcelona, haciendo escala en Puerto Rico, Habana, Santiago de Cuba, La Guaira y otros puertos americanos. Fué objeto esta línea de concienzudos estudios, y se sostuvo con la mayor energía y anhelo para que fuera un éxito; pero no dió buenos resultados económicos a la Compañía, por lo cual fué suspendida en 1891. En 1889, en que todos los servicios arriba indicados se hallaban en pleno funcionamiento, la Compañía contaba con cuarenta y dos vapores de su entera propiedad, sumando un total bruto de 119.974 toneladas.

El transporte de tropas en años recientes.

En aquella época ocurrió la guerra separatista de Cuba y de Filipinas, jugando un importante papel la Trasatlántica en las operaciones de transporte de tropas entre la madre Patria y aquellas colonias. En 1895 la Compañía, sin interrumpir sus servicios principales de correos marítimos, comenzó a transportar tropas a Cuba, y en 1896 a Filipinas. Añadió a su flota por medio de fletamento 13 buques, transportando a Cuba 216.000 soldados y oficiales, y a Filipinas 32.200. Realmente estas operaciones de transporte en dicho período no habían sido jamás, prácticamente, superadas. Juzgando a la Compañía bajo el punto de vista de la fórmula militar llamada mecapolímetro puede apreciarse la importancia de sus transportes de la siguiente manera: Un mecapolímetro es igual a $\frac{h}{d}$ igual a $\frac{1.000.000}{p}$

siendo h = número de soldados, d = número de millas, p = presupuesto de ingresos de la Nación; de cuya fórmula resulta que hasta el año 1897 la Compañía obtuvo a su favor 66 unidades mecapolímétricas, número no igualado hasta aquel entonces por ninguna nación extranjera. Además, durante la guerra la Compañía tuvo destinados a buques hospitales los vapores *Alcázar* y *Montserrat*, de 3.031 y 4.146 toneladas, respectivamente, y marcha de 12,6 y 15,8 millas. El *Montserrat* realizó hechos gloriosos durante el bloqueo de Cuba, que han quedado inscriptos en los anales de la Marina mercante española.

Durante la guerra con los Estados Unidos prestó la Compañía Trasatlántica nuevos eminentes servicios al Gobierno de la Nación, quien la distinguió con bien merecidas recompensas. Muchos de los vapores de la Compañía fueron empleados por el Gobierno no sólo para el transporte de tropas, sino como auxiliares de la Marina de guerra, y en esa ocasión fueron destruidos los cinco vapores siguientes: *Isla de Mindanao*, de 4.124 toneladas; *Antonio López*, de 3.460 toneladas; el *Alfonso XII* (segundo de este nombre), de 5.206 toneladas; el *Santo Domingo*, de 2.805 toneladas, y el *Panamá*, que fué apresado, de 2.065 toneladas. La guerra causó por lo tanto a la Compañía una pérdida positiva de 17.680 toneladas. Desde 1887, en que comenzó el servicio de transporte, hasta el final de la guerra hispano-yanqui, en 1898, los vapores de la Compañía transportaron 43.905 oficiales, 585.522 soldados, 33.345 individuos de familias militares y 22.831 empleados, ó sean en total 687.602 personas. Aun después de hecho el convenio de paz hubo que efectuar la repatriación de las tropas, empresa que por entero llevó a cabo la Compañía, recurriendo para el objeto al fletamento de seis vapores españoles y 25 extranjeros, duplicando así prácticamente su flota para hacer frente a las exigencias de la guerra. La expresada repatriación dió lugar al transporte de 16.310 jefes y oficiales, 204.168 soldados, 14.808 individuos de familias militares, ó sean en total 235.286 personas. ¿Cuánto honra y acredita a la Trasatlántica la eficacia y escrupulosidad con que desempeñó su cometido y

INFANTA ISABEL DE BORBÓN

Hemos dicho que el vapor *Infanta Isabel de Borbón* se asemeja en disposición general, al *Reina Victoria Eugenia*.

Sus dimensiones principales son: eslora entre perpendiculares, 480 pies; manga, 61 pies; puntal moldeado, 35 pies 9 pulgadas. Está construido de acero, conforme a las reglas del Lloyd Register, British Corporation, Registro Nacional Italiano, Board of Trade y Reglamentos de España é Italia para el transporte de emigrantes. Su tipo es de cubierta toldo y tiene seis cubiertas de acero, ó sean: cubierta inferior, principal, superior, de toldo, paseo y de embarcaciones. Estas dos últimas miden 250 pies de extensión en la parte central del buque. Este está dividido en compartimientos estancos por nueve mamparos, cuyas puertas, situadas debajo de la cubierta inferior, van dispuestas con el mecanismo Stone Lloyd, para ser maniobradas todas desde la caseta de gobierno en el puente de guardia.

Alojamiento de pasajeros en el «Infanta Isabel de Borbón».

La capacidad de pasajeros es muy amplia en este buque, pues comprende 250 de la clase de lujo, 100 de primera clase, 80 de segunda y más de 1.600 emigrantes, en tanto que su tripulación es de unos 250 hombres. A proa de la cubierta de embarcaciones están los alojamientos para el capitán y oficialidad; al centro de la misma va la caseta de la estación radiotelegráfica, con aparatos de gran alcance, y a popa se halla la sala de gimnasia, completamente dotada, con máquinas de remar, caballete de saltos, etc. La cubierta de paseo está reservada para los pasajeros de lujo y de cámara de primera, cuyos salones se hallan instalados en una gran caseta que ocupa toda la longitud de esta cubierta, formando el espacio al exterior de ella un hermoso y abrigado paseo de 250 pies de largo. El local principal en esta cubierta es el salón de tertulia y descanso, de la clase de lujo, habitación magníficamente amueblada, de más de 15 pies de altura, construida con una gran cúpula y doble fila de ventanas a los costados, constituyendo una de las obras ar-

locales es sorprendente; las paredes están decoradas con azulejos pintados, que representan enrejados y flores, y el techo está también en armonía con esto. Varios cuadros admirables, obra del Sr. Luna, realizan considerablemente el efecto decorativo. A la banda de babor, y entrando por el salón, hay dos juegos especiales de habitaciones, consistente de sala-dormitorio y cuarto de baño cada departamento. El fumador de lujo está acabado en cómodo, y ofrece un aspecto sumamente noble. Tiene una hermosa montera, que pasa por la cubierta superior inmediata. Un mostrador de bebidas ó bar, montado en armonía con el decorado, es uno de los detalles del local. Saliendo del extremo de popa del fumador se halla el café, al descubierto, cuyo acabado es de azulejos, semejante al de la galería. Una novedad que presenta es una fuente con saltador de agua. Para el servicio de estos últimos locales hay cocina y despensa especiales. Las salas de música y de fumar de primera clase están situadas al extremo de popa de la cubierta de paseo, y aunque no tan espaciales ni suntuosas como las de la clase de lujo, están, sin embargo, magníficamente amuebladas.

En la cubierta toldo, al centro del barco, hay una espaciosa caseta, de 250 pies de largo, a cuyo extremo de proa se halla situado el comedor de la clase de lujo, capaz para acomodar 180 personas sentadas en mesas pequeñas independientes. A uno y otro testero del local hay un magnífico aparador, sobre los cuales, en el situado a proa se ve un rico entrapaño de tapiz, copia de Goya, representando una danza española en trajes nacionales, y en el de popa un magnífico espejo. Situada justamente a popa del comedor está la entrada principal del comedor de la clase de lujo, de donde parte la gran escalina que conduce al salón de arriba. El comedor de primera clase se encuentra al extremo de popa de la caseta, siendo su capacidad de asiento para 100 comensales. El decorado de los salones de lujo y de primera clase ha sido ejecutado por los Sres. Waring e Gillow, de Londres, quienes han logrado realizar una obra de sorprendente efecto en to-

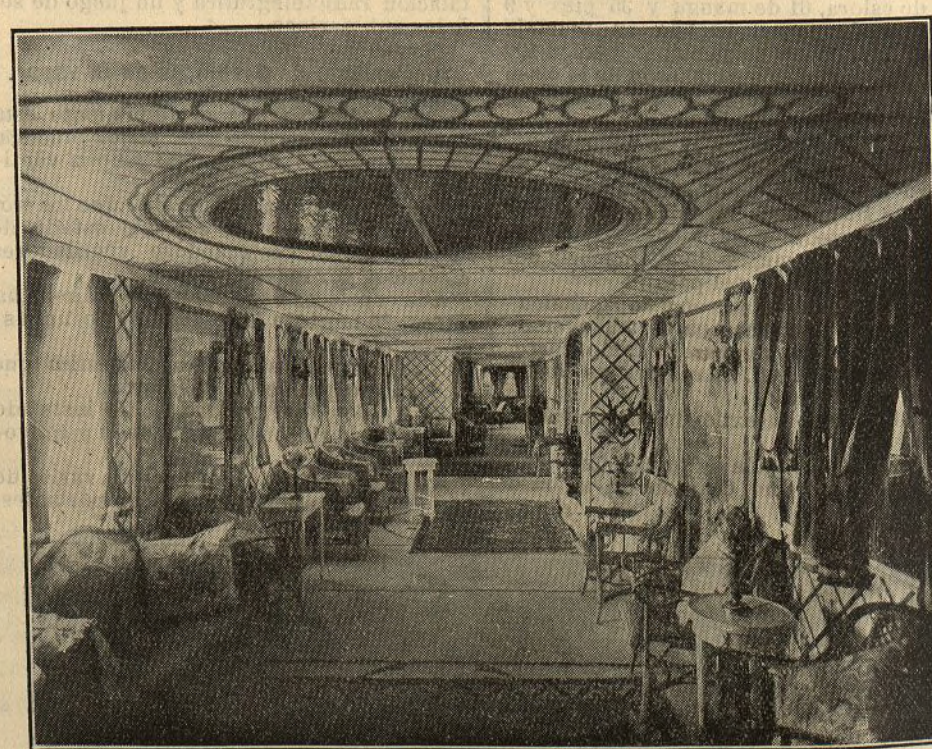


SALON DE MUSICA (CLASE DE LUJO)

quitectónicas más bellas que puede admirarse a flote. La chimenea de calefacción de esta sala merece citarse por su gran mérito artístico. Una amplia escalinata, sobre la cual está colocado el retrato de la infanta Isabel, conduce a la cubierta inferior. A proa de dicho salón están situados los de música y lectura, de lujo, separados estos últimos sólo por una mampara de división, construida de bronce labrado y cristal. Un detalle saliente del salón de música es el tranco cerrado para luz y aire que pasa por él, y comunica con el comedor de lujo, situado en la planta inferior. Dicho tranco ha sido tratado en forma semejante a la mampara de división antes citada, es decir, está construido de bronce labrado y cristal. A popa del salón de descanso, ó éstrbor, se hallan una galería cerrada y restaurant, que conducen al fumador de lujo. El estilo de dichos

dos los locales. A proa del comedor de primera se halla un salón especialmente para niños, decorado a estilo propio para el objeto, y una peluquería. El resto de la caseta se destina a los departamentos de preferencia de lujo, entre los cuales hay seis en juego, con cuartos propios de baño. Al extremo de popa de la cubierta toldo está la caseta que encierra el servomotor, manejado desde el puente de guardia por un aparato telemotor, y también en dicho extremo está la entrada a los alojamientos de segunda clase. Desde la entrada principal de lujo parten dos escalatinas que conducen a los dormitorios de lujo en la cubierta superior, los cuales, en su mayor número, son para una ó dos personas.

La escalinata de primera clase parte desde los salones de la cubierta de paseo a la cubierta principal, donde están instaladas las habitaciones, dispuestas a cada uno



GALERIA Y RESTAURANT

cumplió con sus compromisos en aquellas críticas circunstancias! En vista de tales éxitos no es de extrañar que la Empresa goce de la patriótica admiración de todo español en la madre Patria y en todos los países a través de los mares asociados con la Península. Además, el espíritu emprendedor que la ha inspirado siempre, de mantener la flota en un elevado grado de eficiencia, y el alto ideal de administración, que la ha permitido colocarse en primera fila entre las grandes naciones marítimas, arraigan cada día más el vivo aprecio general de que es objeto la Compañía.

En Cádiz posee la Trasatlántica un dique seco que mide más de 440 pies de eslora, con manga de entrada de 72 pies y calado de 26 pies 3 pulgadas. Es uno de los mayores diques de España.

Ayuntamiento de Madrid