

## EL VIAJE DEL REY

La Marina de guerra se deshace en la inacción, no nos cansaremos de repetir, y esta obra destructora, crimen de lesa Patria, ha de costarnos muy cara si á tiempo no reaccionamos y España no se dedica con energía y decisión á crear el poder naval que le es indispensable para existir como nación independiente.

El anunciado viaje del Rey por las costas del Norte y Levante, surcando el Océano y el Mediterráneo y atravesando el Estrecho de Gibraltar abordo de la escuadra que pueda formarse con los escasos buques que disponemos, ha de ser de utilidad incontestable, pues nuestro joven Monarca se formará idea exacta por experiencia de la importancia de la Marina de guerra de la Península, de la riqueza de su litoral y de la imprescindible necesidad de ponerlo á cubierto de toda agresión con la única defensa posible, que es la naval.

Además se comprenderá con el modo de ser de la vida de abordo y del servicio en los buques, formando juicio exacto de la importancia de una escuadra y de los recursos que para constituirlos se necesitan, así como comprenderá la inexactitud de los muchos prejuicios que contra la Marina militar existen; adquiriendo ideas verdaderas de la organización de sus servicios, sobre todo al visitar departamentos y arsenales.

Si el Rey en España, por el régimen constitucional, carece de iniciativas para gobernar, que sólo son posibles á sus ministros responsables, nadie, en cambio, puede dudar que su influencia ha de hacerse sentir en muchas circunstancias, especialmente en cuanto se relaciona con el Ejército y la Marina, cuando se trate de darles mayor incremento en provecho de la patria.

Por tal razón fundamos grandes esperanzas en el viaje regio que se proyecta mandando la escuadra el Monarca jefe nato de ella.

La Marina constituye un servicio de que es difícil por su especialidad formarse idea por lectura ó referencias. Requiere para apreciarlo con exactitud la propia experiencia y esta es la causa de que hombres eminentes desbarran en tal materia, lo que no sucedería si se hubiesen tomado la molestia de visitar buques, departamentos y arsenales, de los cuales hablan de memoria ó de prestado.

La obra de restauración naval emprendida en Alemania no se debe sino á la acción, que con la suya, ha despertado en aquella nación el Emperador Guillermo II quien ha afirmado la grandeza de su país con el engrandecimiento de su Marina.

Semejante puede ser la obra de Alfonso XIII en España y su mayor timbre de gloria para la posteridad, si logra con su ejemplo despertar las aficiones marítimas en el país y llevar hacia el mar las actividades y energías de la nación, pues de este modo determinará su regeneración y prosperidad.

### FEDERACIONES OBRERAS

## EL MITIN DE TRAFALGAR SQUARE

Sin miedo al calor, se efectuó ayer, domingo, á media tarde, en Londres, el gran mitin de las federaciones obreras en Trafalgar Square, cuyo objeto principal era protestar de la conducta seguida con los obreros de Gibraltar por aquellas autoridades locales.

El mitin no tuvo la importancia que se esperaba, y aun cuando abundaron los discursos, no se llegó á las exageraciones y violencias de otras veces. En él tomaron parte principal, á más de los delegados directos de los obreros gibraltareños Fernández y Landin, el irlandés Leane, y otros como Parker, Marmol, Brill, Holmes, Jones, Griffin.

El mitin fué presidido por Macdonald, y lo más saliente y que afectó directamente á España, es la petición que hizo la sección vana de Londres, adherida á la federación española de Sociedades de resistencia á los Trádes-Unions para que se obligue á la federación patriótica á emplear solamente obreros asociados.

El mitin duró poco más de dos horas, y en él quedó evidenciada la solidaridad de las federaciones inglesas con las españolas para las acciones defensivas y ofensivas de las respectivas agrupaciones obreras.

### ITALIA Y AUSTRIA

Todo el ruido que ha querido levantarse respecto á la supuesta protesta del embajador de Austria en Rusia contra el Rey de Italia ha quedado por completo desvanecido.

Dicho diplomático hace cerca de mes y medio que salió de San Petersburgo para Viena, donde se encuentra con licencia para asuntos particulares, y regresará á la capital rusa á fines del corriente mes.

Esos rumores han nacido en la prensa italiana afecta al Vaticano, que aprovecha cuanto puede ser mortificante para los elementos del Quirinal.

Recuerdese á este propósito lo que también, del propio origen, se dijo respecto á la visita á Italia del emperador Francisco José de Austria, y de las dificultades que surgieron por si había de ir antes al Vaticano que al Quirinal.

El Gobierno austriaco, que actualmente está en la mejor armonía con el de Italia, con quien acaba de colaborar en el tratado de la triple alianza, se ha apresurado á dar todo género de explicaciones respecto á la ausencia de su embajador en la corte imperial de Rusia.

### VAPORES CORREOS

## EL "SAN LORENZO,"

La Compañía general trasatlántica francesa acaba de vender por 325.000 francos, á una casa italiana, para ser desguazado, el vapor "San Lorenzo." Esta buque, de treinta y seis años de edad, y todavía resistente era uno de los tipos más antiguos, y por eso está destinado á sucumbir bajo el martillo de sus demolidores.

El "San Lorenzo" formó parte de la segunda serie de vapores puesto en línea por la indicada Compañía después de su creación. El servicio á New York había sido inaugurado por los vapores de ruedas "Washington," "Lafayette," "Europa" (1865) y "Napoleón III" (1866), que no dieron, bajo el punto de vista de la velocidad, los resultados que se esperaba.

Los tres vapores de hélice "Ville-de-Paris," "Peireiro," y "Saint Laurent" (1866), obtuvieron en cambio el éxito más completo y aseguraron á dicha Compañía la supremacía sobre las líneas rivales que partían del Havre, principalmente sobre los buques de la compañía americana "New York and Havre Steam Ship Co," cuyos últimos vapores, el "Fulton" y el "Arago," tuvieron, al cabo de poco tiempo, que ser retirados del servicio.

El "San Lorenzo" salió por primera vez del Havre el 11 de Octubre de 1866 con carga completa y 430 pasajeros, y después de haber hecho escala en Brest, franqueó en diez días y quince horas la distancia que hay desde dicho puerto al de New York.

Más tarde el "San Lorenzo" experimentó modificaciones intensivas muy importantes y se le provió de calderas nuevas. Desde 1866 fué destinado al servicio de la línea de las Antillas.

El "San Lorenzo" tuvo una carrera muy honrosa y feliz, solamente señalada por algunos incidentes que nunca resultaron graves.—X.

### EPIDEMIA ABORDO DE LA "BRETAGNE,"

A consecuencia de haber ocurrido varios casos de fiebre tifoidea abordo del buque "Bretagne," escuela de marinería, las autoridades marítimas francesas han resuelto anticipar quince días las vacaciones de los aprendices.

Los aprendices, reclamados por sus familias, se pondrán en marcha mañana, y aquellos cuyo regreso no pida nadie se alojarán en los buques anexos y en el segundo depósito.

No se fija por ahora la fecha del reintegro en el buque escuela, donde se toman infinitas precauciones higiénicas.

Los trabajos de desinfección empezarán tan luego como la "Bretagne," una vez desembarcados los aprendices, entre en puerto.

## EL TRUST NAVAL EN EL PARLAMENTO INGLÉS

Mientras aquí entretenemos el tiempo en lo que á Marina se refiere ocupándonos de insustanciales cuestiones de etiqueta y de indumentaria que nada importan á la reconstitución de la escuadra que necesitamos, en el Parlamento inglés la autoridad voz de lord Brassey se hace oír haciendo comprender á la opinión pública de aquel país, siempre interesada en que la Gran Bretaña conserve la supremacía naval, la conveniencia de contar, por medio de subvenciones, con buques rápidos de la Marina mercante como cruceros auxiliares, que no se construirán en condiciones apropiadas sino por aquel estímulo lucrativo.

Y al tratarse cuestión tan importante para la mayor eficiencia de la flota militar inglesa, surgió en el debate la cuestión del trust naval de Morgan, ó como allí le llaman, la combinación americana, que implica una desnaturalización de los buques de los demás países que en ella entran, á pesar de conservar la bandera, en lo que respecta á la posibilidad de prestar servicios militares á sus respectivas naciones en caso de guerra.

Parce que Mr. Pierpont Morgan, en términos que no se han divulgado, ofreció al Gobierno inglés dejar á disposición del Almirantazgo todos los buques de su nación adquiridos por el trust durante un período de cincuenta años. Pero ¿qué garantías presenta la oferta? Aun suponiendo en Morgan la mejor buena fe, en caso de guerra, pueden, á su pesar, las condiciones de la sociedad experimentar tal cambio que impidan el cumplimiento de lo ofrecido; pues hasta ocurrir pudiera que Morgan dejase de ser el director de la empresa, en cuyo caso necesariamente quedaría lo estipulado á merced de la interpretación de un sindicato extranjero dentro del cual los miembros que le componen es natural que trabajasen por los intereses de sus respectivos países.

Como se ve este asunto de influencia naval, en el cual los americanos infiltrados de la propaganda del capitán Mahan se han adelantado en provecho de su país, preocupa á Inglaterra que está dispuesta á no tratar, para auxiliar á la Marina de guerra, con más empresas navieras ni federaciones de ellas que las que se formen exclusivamente por súbditos del imperio británico, considerando como á extranjeras las que se combinen con elementos extranjeros; y decidida á conceder las mayores subvenciones siempre que así ocurra y los buques tengan las condiciones para el servicio que han de prestar en la guerra.

El dominio del mar, dicen los ingleses, es preciso no discutirlo sino tenerlo, y en esa dirección encaminan todos sus esfuerzos. En tanto que España retiene circunstancias especiales y superiores para utilizar, si no por sí misma por lo menos en hábil combinación de alianzas, la influencia del poder naval, nada nos preocupamos aquí del desarrollo de la Marina mercante y aún menos de la de guerra, que es considerada por muchos como una carga inútil para la Nación.

### ALEMANIA EN EL GOLFO PERSICO

Dicen de Viena que la diplomacia alemana muéstrase descontenta y desconcertada por la negativa de Inglaterra á sancionar la extensión del ferrocarril de Bagdad á Koweit, puesto que está bajo la protección británica.

A esto, replican los ingleses que nada tiene la cosa de extraordinario, y que es muy natural que su Gobierno, que ha hecho siempre lo posible para impedir el establecimiento de un apodadero ruso en aquel golfo, no quiera tampoco ceder el paso á Alemania ni á ninguna otra potencia europea.

No le conviene á Inglaterra crear diferencias entre las naciones, y todo cuanto puede hacer es procurar que reciban igual trato,

mientras esto no perjudique al interés de la Gran Bretaña.

Además de esto, Alemania ha dado en la cuestión del ferrocarril de Tanganyika á Uganda ejemplo de que á la amistad internacional debe sobreponerse el patriotismo.

### POLITICA

## Castillos de naipes

No sólo reunirá el actual Gobierno las Cortes en Octubre, sino que la situación política subsistirá... hasta año nuevo. Esta versión, no ministerial, transmitida desde la capital donostiarra por un corresponsal diligente, ha venido á constituir una nota optimista en este concierto general de incertidumbres que flotan en el ambiente fusionista como polvo impalpable.

Los conservadores parece que no tienen prisa, y aun se dice que prefieren tardar á subir en malas condiciones al poder, lo que casi constituye una confesión tácita de su mala organización política. Pero en esto, como ya se ha dicho multitud de veces, no pueden echarse nada en cara ninguna agrupación política.

Junto á estas impresiones, circulan otras relativas al convencimiento que existe en las altas regiones oficiales de que el partido gobernante logrará vencer las graves dificultades que embarazan su marcha, dando cima á las discusiones principales que absorben la atención pública, á saber: la de las Asociaciones religiosas y la de las agrupaciones obreras.

Respecto al primer punto, y que parecía no hace mucho tan espinoso, están tan adelantadas las cosas que se tiene por indudable podrá ultimarse la modificación del Concordato antes de la reunión de Cortes, haciendo inútil, por consiguiente, el proyecto de ley regulando las Asociaciones religiosas.

El otro asunto, el de las agrupaciones obreras, será, según se dice, uno de los triunfos más señalados de la política liberal, que, sin ruidos ni alardes solucionará, dentro de los más amplios principios socialistas, esta cuestión magna, otorgando de buen grado á las clases trabajadoras aquellas garantías y derechos que la ley de evolución y progreso aconseja.

De modo que si estos pronósticos se confirman y logra el partido gobernante poner el mingo, como se suele decir en esas peliagudas y arduas cuestiones, no para año nuevo, sino para todo el usero constitucional estarán asegurados los fusionistas.

Esto no tiene más contra que, de diez veces, nueve tales calendarios resultan equivocados, y la negra realidad se encarga después de reducir á la nada los más artificiosos y complicados castillos de naipes.

### CONGRESO INTERNACIONAL NAVIERO

El día 9 del actual inició sus tareas en presencia de más de 300 personas, representantes de casi todas las naciones europeas, el segundo Congreso internacional naviero. Dicho Congreso celebra sus sesiones en el palacio del Rigsday de Copenhague.

Herr Soerensen, ministro danés del Interior, dió la bienvenida, en francés, á los delegados, y más especialmente á los representantes de Gobiernos extranjeros.

Ocupó la presidencia M. Charles Kout (Francia), y dió gracias, en nombre de los delegados, al Rey, al Gobierno danamarqués, y, en general, á todos cuantos han facilitado la reunión del actual segundo Congreso.

Declaró luego inaugurado éste, en medio de los aplausos y de la mayor animación de los entusiastas concurrentes.

### Las regatas de Henley

Han sido reñidísimas las regatas de Henley. La tripulación de "Third Trinity," que este año representó de hecho á Cambridge, venció á "Leander" en la regata final para obtener el gran premio, después de una lucha encarnizada.

También "Killy," que venció á "Tilus" el día anterior, hizo lo propio con "Etherington Smith," que se defendió bravamente.

Concurrió á las regatas una muchedumbre inmensa, provista de paraguas y mackintoshes, á causa de lo desapacible del tiempo, y á pesar de que soblaban un verdadero tornado de la costa de Bucks, los botes del río iban atestado de pasajeros, al extremo de no poder avanzar en algunas ocasiones por el exceso de peso.

Afortunadamente no ocurrió incidente alguno desagradable, cosa que era de temer dada la aglomeración de curiosos.

## Compás de espera

La actitud enérgica del ministro de Hacienda respecto al Banco de España, parece que empieza á dar resultado.

Todavía no puede decirse que dicho establecimiento de crédito se aviene á un convenio; pero los síntomas que se perciben permiten creer que abandona su actitud de injustificada resistencia.

El Gobierno hará mal en modificar sus bases, y aun cuando toda prudencia es poca, al mismo tiempo que se preste á preparar las negociaciones debe mantenerse íntegro sus puntos de vista, todo vez que no llevan envuelta ninguna mira ulterior, sino el cumplimiento estricto de la ley.

Hasta en el extranjero llama la atención el problema financiero de España y se reconoce la necesidad de restringir la circulación fiduciaria.

Todavía no hace un mes la Sociedad de Economía Política de París, que preside el ilustre Frederick Passy, se ocupó, á propuesta de M. Manchez, de la magna cuestión del cambio español y del examen de los diversos medios propuestos para remediarlo.

Hombrés de tanto estudio como Leroy Beaulieu, Georges Levy, Lavasseur y otros han venido á justificar con sus observaciones la presente actitud del ministro de Ha-

cienda, y es indudable que al Banco de España corresponde la mayor responsabilidad del desnivel de los cambios.

Esto podrá terminar tan pronto como el Gobierno exija, sin atenuaciones ni debilidades, el cumplimiento estricto de la ley de 13 de Mayo último que obliga al Banco á regularizar sus reservas metálicas y á normalizar la circulación fiduciaria.

Las demás cuestiones, como la de señalar el interés de los valores públicos, debe afrontarla el Gobierno sin dilación y con energía, porque estando enlazadas con el crédito público, no pueden quedar á merced de los intereses de una entidad particular, por respetable que sea.

El compás de espera que se ha establecido es un buen síntoma que indica que el Banco de España abandona los caminos de perdición en que pretendía aventurarse. Más vale así.

## EL "TRITON,"

Como en compensación del mal efecto causado en la opinión pública de Francia por lo ocurrido con el submarino "Silure," han sido por todo extremo satisfactorias las pruebas verificadas con el famoso "Triton," que lanzó torpedos y dió señaladísimas pruebas de su utilidad para la guerra marítima.

La mejor demostración de lo que esas pruebas contentaron al almirante es que el jefe encargado del mando del "Triton" ha sido enviado á París para que someta sus planes de submarino acorazado al examen y aprobación del ministro de Marina y de la Junta técnica correspondiente.

Trátase del reputado teniente de navío mister Boulton, cuyos conocimientos en cuanto se refiere á submarinos son de extensión y profundidad verdaderamente extraordinarios. Así lo reconocen los alemanes, y los mismos ingleses y norteamericanos.

### El "Silure," extraviado

Continuando el almirante Fournier los experimentos que le ha encargado el Gobierno francés, ocurrió algo anormal en el "Silure."

Sumergióse este buque en Cherburgo sin reaparecer cuando debía hacerlo sobre las aguas. Empezaba ya á inquietarse todo el mundo cuando se le vió salir por donde menos se esperaba, averiguándose que había andado perdido por debajo del agua todo el tiempo que en ella estuvo, hasta que, enredándose en las amarras del buque guardacostas, verificó su ascensión.

En Francia procurase, como es natural, quitar importancia á la cosa; pero se asegura que el Gobierno ha mandado abrir una minuciosa información para averiguar si el percance fué debido á defectos del material ó á negligencia de los oficiales y marineros.

### AUTOSUGESTION

## Apoteosis final

La facilidad con que los seres colocados en el más bajo nivel de la escala social obtienen su cachito de celebridad y consiguen llegar á su apoteosis final, tiene suelto el juicio á inmensa multitud de gentes desoñeadas, que se pasan las noches de claro en claro y los días de turbio en turbio ideando proyectos diabólicos para salir de la obscuridad en que al presente yacen.

Con un artefacto tan vulgar y tan propio de su profesión doméstica como es una plancha, ha conseguido darse á conocer, no sólo en España, sino en el extranjero, una sirvienta de los más común y corriente; que hace veinte días nadie se habría molestado ni siquiera en averiguar su nombre y señas, y que ahora todo el mundo procura enterarse si se desayuna con café ó con chocolate.

Está ya pasado por tamiz que para llegar de la inmortalidad al alto asiento, están cerrados por completo los caminos derechos. Ya el Dante nos dijo hace muchos años que *la divina vía era smarrita*, y por consiguiente, no hay que extrañar que las gentes ansiosas de notoriedad y sin voluntad ni medios para caminar sobre abrojos, se lancen de cabeza por las selvas oscuras de la maldad ó del crimen, que sin esfuerzos ni fatigas, sin quebraderos de cabeza y con la mayor prontitud y economía, como dijo el otro, convierten en héroe del día al adocenado de la vispera.

En España eso es todavía más hacedero que en otros países, y mientras ingenios privilegiados pasan años y más años quemándose inútilmente las cejas por adquirir la suspirada popularidad escribiendo dramas que no salen jamás á luz, ó inventando procedimientos maravillosos para la comunicación interplanetaria que nunca se realizan, un simple golfo, espuma del arroyo, con una *puñalada traspera*, ó un volapié en los mismos tercetos, ó una diabólica del corte de las de Movipodio, levanta en un instante tal polvareda de notoriedad, que fotógrafos, reporters, esbirros y demás gente andariega se ven y se desean para satisfacer con sus respectivas informaciones profesionales la voraz curiosidad del pueblo soberano.

Si se da de todo esto que, sin culpa de nadie, las vías estraviadas, los caminos perdidos, las enrucijadas, las mejores para llegar á la posteridad ó un vulgar discípulo de Caco, están siempre en magníficas condiciones para satisfacer la curiosidad pública, más amiga de lo *smarrito*, que de lo noble, lo derecho y lo justo. Atizar estas aficiones, echar leña al fuego de estas tendencias, será siempre de una sugestión invencible; pero los que no tienen el valor de sustraerse á ellas pierden el derecho de subir á la cátedra á predicar moralidad pública. Por consiguiente, lo primero que hay que pedir á estos predicadores es su certificado de virtud, y si no lo tienen retirarlos sin contemplaciones de la cátedra.

### Abel Imart.

### NUOVO TIPO DE SUBMARINO

En los astilleros de Vickers Sons and Maxim, de Barrow (Inglaterra), fué botado sin incidentes, el 9 del corriente el sexto submarino encargado á aquella casa por el Gobierno británico.

El nuevo buque, cuyos planos son debidos, según se dice, tanto al Almirantazgo como á la casa Vickers, difiere en muchos puntos de sus cinco predecesores.

Su eslora es algo mayor de 100 pies mientras que en los otros sólo mide 63 pies y 4 pulgadas. Su maquinaria es también mucho más poderosa y creen que podrá tomar posición, como

elemento defensivo, en la línea de combate, esa que no podrían hacer los cinco anteriores botados al agua.

En virtud de ese aumento de fuerza es capaz de sumergirse en pocos segundos y desaparecer casi instantáneamente de la vista del enemigo.

## CONTRA EL CELIBATO

### Recuerdos históricos

Ahora que, según parece, volverá á ponerse sobre el tapete, en el Parlamento francés, un programa contra los solteros recalificantes, no dejan de ser oportunos ciertos datos históricos que entresacamos de una publicación extranjera.

Los romanos habían practicado ya el sistema prohibitivo contra el celibato. En tiempo de Augusto se promulgó la ley Julia, que iba directamente contra los solteros. Durante el mismo reinado, y con idéntico fin, se dió la ley Papia Poppaea, por la cual eran conceptuados como célibes, y expuestos á todos los inconvenientes legales, los hombres no casados á la edad de veinticinco años, y las mujeres que no hubiesen contraído nupcias á los veinte, como también los hombres que hubiesen esperado hasta los sesenta para casarse y las mujeres casadas después de los cincuenta.

Tiempo adelante, Augusto hizo reunir en el Foro á los ciudadanos que iban á presentarle homenajes ó reclamaciones. Luego ordenó que se dividieran en dos grandes grupos, según sus estados respectivos. A un lado había los casados, al otro los célibes. El Duño del mundo empezó por dirigirse al primer grupo, pronunciando una arenga elocuente en que felicitaba á los padres de familia por el noble ejemplo que daban, enalteciendo su misión como hombres y como ciudadanos.

«Tan exigua y contada como era nuestra raza en los comienzos, dijo en resumen el César ha concluido por dominar á todas las de la tierra. Y todo lo debe á haber cultivado la sacra ley del matrimonio y haber procreado hijos en abundancia.

Volvíendose luego hacia los célibes, les increpó de esta manera:

«Extraña vacilación experimento en presencia vuestra, porque no sé, en verdad, cómo llamarlos. ¿He de llamarlos hombres?... De seguro que no, puesto que no hacéis obras de hombres. ¿Ciudadanos?... Tampoco, ya que por vuestra parte dejaríais perecer la ciudad. ¿Romanos?... Menos, puesto que hacéis todo lo posible por dejar extinguir este nombre. ¿Qué medios de propagación le quedaría la Humanidad si los demás imitasen vuestro ejemplo?»

La Revolución francesa intentó, sin éxito, seguir las huellas de Augusto.

Por su parte, la publicación á que nos referimos, después de hacer notar la importancia que para los franceses deben tener esas citas históricas, insiste en que la actual despoblación de la vecina República, más que al celibato, se debe á determinada falta sistemática en que incurren, por lo general, los matrimonios de allende el Pirineo.

Sea de ello lo que fuere, bueno sería que en España, donde tampoco la población aumenta cuanto convendría, se ocupase la prensa con la debida seriedad de un asunto que tan fatimamente se halla enlazado con el porvenir de una nación.

A esto agregáremos estar en la creencia de ser muy conveniente un artículo adicional á la ley del matrimonio de los militares que dispusiera: Que todo general, jefe ó oficial que, al pasar de los treinta y cinco años de edad, permaneciese soltero, ó viudo sin hijos, fuese obligado á casarse ó sufriese el desenteno de la cuarta parte del sueldo que disfrutara mientras viviera, á fin de contribuir á las cargas del Estado, como es deber de todo ciudadano y lo hacen los militares casados y con hijos, dejando, en concepto de derechos de consumo, por lo menos la cuarta parte de su sueldo, á parte de producir hijos á la Patria que contribuyen á su fomento, á su desarrollo y á su defensa. Esto es: que un militar casado contribuye en mucho mayor grado que un soltero á sostener la vida de la nación y su engrandecimiento, á más de aumentar los elementos defensivos mediante el tributo de sangre de los hijos que produce, siendo evidente que los altos fines del Ejército, cuales son el sostener la existencia de la Patria y contribuir á su engrandecimiento, los llenan más cumplidamente los oficiales casados, aunque pasen mil apuros, más que los solteros, por la falta de obligaciones de éstos.

El artículo de referencia debiera ser de carácter general para todos los españoles; pero ya que el Erario no permite aumentar el sueldo á los militares, como era natural, y se les limita el derecho al matrimonio, también debe imponersele.

### X. I.

## LAS CORRIENTES DIRECTA Y ATERNADA

Uno de los problemas más importantes que preocupan á los ingenieros electricistas consiste en la transmisión de fuerza á largas distancias, siendo de notar que la inmensa mayoría de estos hombres de ciencia, tanto de agudeza como de allende el vasto Atlántico, inclinábanse en pró de la corriente alterada; pero el progreso, que, impavido, avanza por en medio de todas las iniciativas, ha venido á demostrar en este caso que no siempre las soluciones que en determinados problemas reciben en un principio el apoyo de la opinión son las que finalmente prevalecen, siendo no pocos los caracteres sublimales soluciones de los más arduos problemas, y como tales admitidos en medio de aplausos y hurras entusiastas, pasaron más tarde al olvido por haberse demostrado su inferioridad y valer escasos evidentes, demost-

Telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

Conventos clausurados

Paris 13.

Los comisarios de policía de Burdeos, convocados por el comisario central del departamento...

En su consecuencia, y en cumplimiento de la circular última del juez del Gobierno...

Dicha orden ha sido ejecutada, concediéndose a las Congregaciones un plazo de ocho días...

Las notificaciones, llevadas a cabo por los comisarios de policía, no han dado lugar a incidente alguno.

La "Nautilus"

Havr 13.

Hoy al medio día ha fondeado en este puerto la corbeta española Nautilus, escuela de guardias marinas...

El 14 de Julio en Francia

Paris 13.

Desde anoche ha comenzado la celebración de la fiesta nacional del 14 de Julio. Se han dado varios bailes...

Anoche hubo, no obstante, un accidente desagradable. Asustado un caballo por el ruido de los cohetes...

Paris 13.

Las sociedades alascianas y lorenenses, siguiendo su no interrumpida costumbre, depositaron en la mañana de hoy coronas y banderas en la estatua de Strasburgo...

Londres 13.

El cónsul general de Francia, Sr. Lequeux, saliendo anoche de un banquete en honor de la fiesta revolucionaria del 14 de Julio...

Comentarios

Viena 13.

Casi todos los periódicos de esta capital comentan favorablemente la entrevista de Walek Rousseau con el emperador de Alemania...

Delegados universitarios

Bruselas 13.

En la mañana de hoy han llegado a esta capital 300 delegados de las Universidades populares francesas...

El Zar y Víctor Manuel

Peterhof 13.

El Rey de Italia ha llegado a esta población a las cuatro y media de la tarde de hoy.

Peterhof 13.

El Zar y el Rey Víctor Manuel cambiaron cordialísimo saludo, pasaron revista a la guardia de honor y conversaron largamente con los ministros Lansdorf y Prinetti.

Dimisión de Salisbury

Londres 13 (9.30 n.)

(Vía Bilbao).—Recibido con retraso. Es ya oficial la noticia de que el viernes último presentó al Rey Eduardo su dimisión el jefe del Gobierno...

Condecoración

Peterhof 14.

El conde de Lamsdorff, canciller del imperio ruso, ha enviado las insignias de la orden de Alejandro al Sr. Prinom ministro de Negocios Extranjeros de Italia.

Bibliografía

LA PESCA.—Discurso leído por D. Joaquín de Borja y Goyeneche, en el acto de su recepción pública como académico de la Real de Ciencias y Artes de Barcelona.

De muchos años acá es ventajosamente conocido de los lectores españoles el nombre del teniente de navío D. Joaquín de Borja y Goyeneche...

Era, pues, cosa muy natural que, al ingresar en la docta corporación barcelonesa, eligiese como tema del reglamentario discurso uno tan adecuado a sus inveteradas aficiones...

A fuer de modesto, afirma el Sr. de Borja que no pretende dar la clave al tratar del conflicto; pero todos reconocerán, pese a tal modestia, que del contexto de su hermoso trabajo se deducen, no de ambigua manera...

Las palabras que dedica a describir las embarcaciones llamadas ceitos ó jaitos y trauñas dan perfecta idea de lo que son unas y otras...

Huyendo de exclusivismos y apasionamientos, procurando ser imparcial, estudia el señor de Borja los inconvenientes y ventajas de cada arte, y revela en las frases todas de este difícil período de su investigación científica el noble deseo de poner de acuerdo los adelantos de la ciencia con el interés de tantos miles de familias que a trañas y jaitos deben el sustento.

No puede menos nuestro estimado amigo que tratar con su lucidez habitual de la naturaleza de las distintas especies de sardina, base de la riqueza pesquera gallega...

Calculando, pues, la eficiencia de los generadores en 100, la de los transmutores en 85 y la pérdida del cable en 6 por 100, tendremos que la fuerza entregada a los consumidores sería menos de un 48 por 100 de la total.

Una estación zoológica, nada más que una, tenemos en España, mequinamente dotada, y ésta en Santander, lejos del punto de nuestro litoral que más interés ofrece...

Huelga decir que, hablando de pesca, ha de hablar el estudioso teniente de navío de los pescadores, desde el punto de vista de las condiciones que reúnen para dedicarse a aquella industria del mar...

Tiene, al ocuparse de la veda, el tacto no común de evitar afirmaciones absolutas, relacionando muy oportunamente la eficacia de aquélla con las circunstancias de los llamados estados jóvenes y con las que concurren en la época del desove...

«Todas las dificultades apuntadas—dice—y otras muchas que abundantemente surgen en cuanto se profundiza un poco en los asuntos pesqueros, tienen una sola solución, a saber: el conocimiento exacto de la biología en todas las especies comestibles...»

Cita el Sr. de Borja trabajos famosos de Cornide, que en el último tercio del siglo XVIII ocupó de las pesquerías gallegas, cuando no había producido la aparición del microscopio una verdadera revolución en el estado de la ciencia...

Tampoco le aconsejamos alterar la exploración más moderna de los buques de guerra italianos Washington y Pisani, pero merecen elogios los desvelos del Dr. Dohrn por instruir a los oficiales de Marina de diversas naciones en los procedimientos de captura y conservación de toda clase de especies.

Y, finalmente, dedica unos párrafos a la desagradable tarea de mostrar que lo poco dicho de nuestras pesquerías en los últimos tiempos es debido, en parte muy principal, a extranjeros como los doctores Stassano y Pavesi...

Si en este país los Gobiernos prestaran la atención debida a trabajos de esta índole, y las personas competentes como el Sr. de Borja y Goyeneche se vieran sostenidas por el apoyo incesante del poder público, remontarían a otras alturas la ciencia española; y al sobrevenir conflictos como el de los pescadores gallegos, podrían aquellos Gobiernos prescindir de esas semi-resoluciones que nada resuelven...

En nombre de esos adelantos, por los cuales se afana, y de la Humanidad por cuya suerte lucha y escribe, hay que dar gracias a los que, como el teniente de navío D. Joaquín de Borja marcan orientaciones saludables. Esos cumplen, y no es culpa suya que sigan los de arriba, ciegos y sordos, los caminos de perdición a que inevitablemente conduce la ignorancia tan atrevida como, por ley fatal, improvisora.

B. Santos.

EN SERIO Y EN BROMA

Como dice el chico de las de Perogruller, hay en la vida algunas sorpresas de veras sorprendentes.

A este género pertenece la que nos cuenta la prensa de Carassone que ha ocurrido en Albi.

Qué sorpresa la de Luis Mario, ó por mejor decir, qué sorpresa para Luisa María, porque aunque en realidad la ha sentido Luis, como Luis, le debió sorprender a Luisa, como Luisa.

Explicámonos, ya que hasta los rompecabezas de Cecilia Aznar están más claros que el agua.

Vivía en Albi una muchacha de unos diez y ocho años, planchadora ella, de grandes ojos pardos, pelo castaño, más de metro y medio de estatura y muy escasa de redondeces corporales.

Su vida había sido la de una joven honesta: fué a la escuela de niña, hizo su primera comunión vestida de blanca museлина, ejerció el oficio de planchadora al lado de su madre, iba a paseo con sus amigas y vivía tranquila, ni envidiosa ni envidiada.

Claro es que una joven no mal parecida no llega a los diez y ocho años sin que la hagan el amor, y Luisa María había tenido pretendientes; pero se había dado la casualidad de que no le habían caído en gracia y no les había hecho caso.

Circunstancia es esta muy interesante, de un indiscutible carácter providencial, porque, aquí viene la sorpresa, Luisa María se ha encontrado a los diez y ocho años, con que no es Luisa María, sino Luis Mario.

Dos años llevaba de notar tan extraña metamorfosis sin atreverse a contar a nadie los detalles íntimos de su sorpresa hasta que se decidió a revelárselo todo a su madre, y enterado el padre del evidente error que existía en la partida de bautismo de su hija, dispuso que ésta se cortara el pelo y sustituyera las faldas por los pantalones.

A partir de este momento, Luisa María pasó a la Historia, y Luis Mario entró en la Geografía.

Por el pronto, el joven ex planchadora se marchó de Albi, donde era objeto demasiado preferente de la pública curiosidad, y se fué a Carassone, donde tenía unos tíos; pero como no quiere estar separado de sus padres, piensa regresar a su país y se dispone a tener a raya a los mozos guasones que le vengan con bromitas.

Ya bebe su ajeno, fuma sus cigarrillos y se propone dejarse el bigote.

Luis Mario, según confesión propia, ha sufrido mucho durante los dos años últimos al tener que llevar enaguas a sabiendas de que podía llevar los pantalones; pero ahora está contento de haber realizado de hecho el colmo del feminismo y poderse hombrar con todos los varones.

Un detalle que le enaltece desde el importantísimo punto de vista de la moral, es que en ese bienio en que ha vivido impropriadamente entre las muchachas no ha

abusado en lo más mínimo de la superioridad que le brindaba su ambigua personalidad.

Felicitémonos los amantes del orden y enemigos de toda perturbación jurídica de que a la planchadora no la gustaran los novios que le salían; porque si alguno de ellos hubiera logrado llevarla al altar en edad temprana, hoy hubiera resultado un gran conflicto matrimonial, dado que las familias unisexuales no están por ahora admitidas más que en Botánica.

Un poco tarde es, mi querido D. Alberto, pero siempre se ha dicho que más vale tarde que nunca, y quién sabe si lo que resulta flambre y póstumo para el banquete puseumperfecto podrá ser para los futuros útil y previsor en alto grado.

Fijese, mi ilustre amigo, en lo ocurrido en la incomparable Inglaterra en el banquete de los 500.000 pobres.

En un sitio faltaron los víveres, y donde no hay harina... todo es mohina, en Londres como aquí y como en todo el planeta que habitamos.

Se armó la protesta... pero se apaciguó en seguida, gracias a las distracciones ofrecidas a los invitados.

Se habían convocado al efecto todas las estrellas de los music-halls y varios artistas de ópera de los más conocidos.

Vea usted si le conviene, para lo sucesivo, hacer uso de este precedente valiosísimo.

Por mi parte, si me ofrecen un banquete, como no me garantice que asistan las del Japón y la Darcée y Tamagno... ¡no voy!

FOMENTO NAVAL

Con representación de la Junta central y de la Delegación provincial de Madrid, de algunas Delegaciones de provincias y de todas las Subdelegaciones de los distritos y Directivas de barrios de esta corte, fueron obsequiados en fraternal banquete el sábado último, en el Hotel Inglés, los conferenciantes que hicieron brillar con su hermoso y levantadas ideas que la patriótica propaganda del Fomento Naval, llevando hoy España entera, para las fronteras y lleva a través de los mares en estos momentos el sentimiento de nacionalidad y de vigor que vive grande y con fe ardiente en los pechos españoles.

No es posible hacer una reseña completa del hermoso espectáculo ofrecido por tanta y tan noble frase pronunciada entre los concurrentes a aquella reunión patriótica, donde cada discurso era expresión fiel de un puro sentimiento de protesta, encaminado a la reivindicación de nuestro honor nacional como expresión la más fiel de las aspiraciones que abrigan todas las clases sociales para el porvenir de España.

Todas esas clases sociales estaban allí representadas: desde nuestra aristocracia, que vincula en su esclarecido blasones la historia de nuestras mayores glorias; la Armada y el Ejército, que en pasados días con su esfuerzo las conquistaron y en días más próximos y de triste recordación fueron víctimas de imborrables errores; la clase media y el pueblo, constantemente sacrificados tantas veces sin provecho, dando a la Patria sus hijos que pecieron infructuosamente aquellos días a causa de imprevisiones y torpezas de todos conocidos... Todos no tenían más que una frase en sus labios y un sentimiento en el corazón: arrancar de éste la rabia que hizo nacer en él nuestra impotencia y borrar con una voluntad firme la vergüenza que a todos nos cubre: espaldas de todos los partidos, de todas las ideas y de todas condiciones sociales.

«Hermoso espectáculo! Hermoso y consolador espectáculo que refleja el sentimiento de dignidad como el estímulo poderoso que será bandera que dirija la evolución ó bandera que ondee en esa lucha que la voz nacional levanta, desde las rías de Galicia hasta el campo de Gibraltar; y desde la frontera portuguesa hasta el litoral del Mediterráneo!»

Dada cuenta por el Sr. Morales, secretario de la Delegación de Madrid, del objeto que convocaba a tan distinguidas personalidades, hizo uso de la palabra el general del Ejército señor Díaz Argüelles, y con frase inspirada en sentimientos de honor y de patriotismo, habló con esa elocuencia del corazón que no puede ser sustituida ventajosamente por otra alguna.

El Sr. Casellas, amante de la Marina de guerra, le dirigió un poético saludo por el que recibió nutridos aplausos.

Levantóse el Sr. Robles Girado, y, como de otros nobles entendimientos que allí expresaron hermosas ideas, sentimos que la nota taquígráfica no nos pudiera ayudar en estos momentos para transcribir sus palabras.

El Sr. Né, dueño del magnífico salón que en los Cuatro Caminos es el punto de reunión del Fomento Naval en aquella barriada, se expresó con gran concepto conquistando merecidos aplausos.

A continuación, el Sr. De Val hizo una patriótica manifestación inspirada en nuestras necesidades para el pronto restablecimiento de la Marina de guerra en España.

En medio de aplausos entusiastas habla el Sr. Villarchao, con esa palabra fácil que lleva a sus labios torrentes de elocuencia, y en hermosos períodos aboga como apóstol que tanto ha de influir en esta obra redentora. Proclama los triunfos del vocal de la Junta Central don Francisco de Francisco como triunfos del Fomento Naval, porque éste los hace suyos y los cuenta como tributo del Sr. De Francisco hacia el noble objeto del Sr. De Francisco.

El Sr. Villarchao es ovacionado al terminar como premio debido a su elocuente palabra.

Los Sres. Montells y Azeárraga y el Sr. Tur en nombre de la Prensa, pronuncian brillantes párrafos, que son interrumpidos por incesantes aplausos, que se hacen estruendosos al ponerse en pie el ilustre senador del reino, señor Fernández Caro, capacidad a quien todo título de admiración es pequeño por los prestigios que suma para la ciencia y para la Patria. Modesto, con esa expresión dulce en que esfuerza alguno no tiene que demostrar que habla un gran entendimiento y siente un gran corazón, así, con aquella expresión que es nota de supremo valor y de sencillez suprema, así habló el sabio médico, el insigne marino, gloria de la ciencia y orgullo legítimo de la Armada; y habló en nombre de sus compañeros, los demás conferenciantes, porque habíale rogado que en su nombre hablara; lo que dijo no puede, aproximadamente, apuntarse, porque no podemos profanar aquellos conceptos que el talor palabra nuestra al pretender reproducirlos. Largo rato duró al terminar la oación que le fué tributada.

Y levantóse, en medio de gran espectáculo el apostol incansable el patriota meritisimo D. José López Pérez.

Largo rato duró su discurso de tonos grandilocuentes. Su sencillez demostraba la convicción absoluta de aquellas ideas expresadas; pudiéramos decir que pensaba alto y sentía hondo. La síntesis de una propaganda necesaria ante nuestras desgracias, los trabajos realizados, los que en estos momentos se ejecutan y se preparan; de todo dió cuenta con detalla-

do razonamiento, con elegante palabra, con la expresión siempre elevada, reflejo fiel de aquella inspiración que daría a la Junta central la voluntad y perseverancia de los que la constituyen.

Habló en nombre de esta Junta Central; en nombre del duque de Veragua asente y como vicepresidente de la Comisión ejecutiva. Grandes y prolongados aplausos resonaron al terminar su oración que dió a conocer a todos la brillante campaña del Fomento Naval y el poder con que hoy cuenta en España, en los países latinos de América y en todo lugar de la tierra donde se habla nuestra lengua.

El Sr. Labra, dijo que no iba a hacer un brindis ni un discurso; pero, al comenzar qué hermoso brindis nos dirigió su palabra al concluir, qué hermoso discurso había hecho! Su palabra era interrumpida constantemente, su mano no cesaba de imponer ó de rogar cesaran los aplausos; pero, la sugerencia de esa palabra maravillosa, de esa elocuencia que más se adivina cuanto más se escucha porque más encanta, tenía al auditorio pendiente de su frase para batir palmas a cada instante. ¡Homajes merecidos a esa palabra que es don del cielo!

Levantase el Sr. Lazaga y dice que habla su sentimiento, que recoge las frases de un digno compañero del Ejército, el Sr. Díaz Argüelles, y entonces, entonces vibra en los aires la nota de esa poesía sublime que solo pueden producir los corazones grandes y los entendimientos superiores: la Marina de guerra y el Ejército se ven confundidos en abrazo que la mala fé ni poder alguno de la tierra podrán romper jamás. El general Lazaga estrecha en nombre de la Marina de guerra la mano que le tiende con toda efusión otro corazón grande: El Ejército y la Marina viven unidos para la patria. ¡Llor al general Lazaga y a la Marina de guerra! ¡Llor al Ejército!

En medio de grandes aplausos que aun perduran de aquella oración, se levanta el Sr. Rodríguez Trujillo que al mismo tiempo que marino es honrosa representación de la Prensa. Hombre de nuestro tiempo, profundo sociólogo, y escritor distinguido, habla con ese acento de sinceridad que da un gran valer a sus palabras: El Fomento Naval—dice—no lleva miras interesadas; no mezcla en su programa ningún elemento de especulación; sus servicios, son desinteresados por completo y lo han sido desde su primer momento por todos aquellos que forman sus juntas. El fomento naval trabaja solo por la patria y para la patria: esto señores es lo que puede decirse muy alto del Fomento naval.

Y que transcendencia encierran tan hermosas palabras, que orgullo sentía el orador al cir con frase que salía del fondo de su alma: ¡Aquí está representado el pueblo!

En aquellos momentos se veía al gran demócrata, al democrata fiel, a su doctrina en bien de su patria, pensar con el sentimiento nacional. Estruendosa ovación recibió el distinguido marino é insigne sociólogo.

Otro distinguido marino, el Sr. Puig dedica un recuerdo a Almería, la cuna del Fomento Naval, y sus frases son acogidas premiando aquellos sentidos acentos de patriotismo con grandes aplausos.

Después de algunas frases que haciendo otra vez uso de la palabra, pronuncia el Sr. Díaz Argüelles, se levanta el Sr. Isern, presidente de la Delegación provincial de Madrid.

Síntesis fiel y hermosa de discursos, resumen que solo en las condiciones del vastísimo talento y grandes aptitudes del Sr. Isern podrá hacerse.

Allí en párrafos que reflejaron maravillosamente tanto y tanto concepto, vertidos por labios patriotas en aquella noche, recogidos con esa memoria y ese talento que reconstruye y encadena las ideas que brotaron de tanto entendimiento, tanta voluntad y tan grandes corazones dedicados por entero a la patria querida.

Asombra el pensar como podía el Sr. Isern hacerse eco de todos, hablando de todos y cada uno, identificado con su carácter y su palabra, con su sentir y con su voluntad, pero esto se comprende: porque aquella voluntad que entonces hablaba es una de esas voluntades del mayor temple y un entendimiento donde Dios, foco de luz vivísima y con esas condiciones puede hacerse lo maravilloso de hablar de tantos como hablaron y dirigirse a cada uno en su propia expresión.

Los últimos párrafos del Sr. Isern son de elocuencia arrebatadora y los aplausos se prolongaron sin cesar en largo tiempo.

Antes de separarse aquellas valiosas representaciones, el Sr. De Francisco propone hacer llegar fiel reflejo de aquellos instantes a don Joaquín López Pérez, D. Federico Aguilar y a los jefes de los Departamentos marítimos. Así se acuerda por unanimidad y del mismo modo a propuesta del Sr. López Pérez otro telegrama a D. Pascual Cervera, lamentando el accidente que ha sufrido en el Ferrol, aceptándose por aclamación otro telegrama a la Sociedad Económica de Amigos del País.

Asistieron los Sres. López Villota, Herrera, de Francisco y general Navarro, Spottorno, Cárdenas (D. José), Fernández del Torco, Alvarez Velluti, Amar de la Torre, Martínez de Velasco, Luengo y Prieto, La Liave, Echenchi, Dié, Rivera, Armada, Espejo, Monjo, Ansiná, La Puente, Ordaz y otros muchos imposibles de recordar.

Juan Soldado.

NOVILLOS

Seis del Duque de Veragua.—Matadores: Chico de la Blusa, Segurita y Mazzantinito.

Con un lleno terrible y un calor insoportable, se verificó la primera novillada. Los toros no dieron juego; ninguno demostró la bravura de la casta del Duque. Al sexto le pusieron fuego.

Los matadores estuvieron valientes, tanto toreando como matando.

Con la capa y muleta el que más se distinguió fué Segurita; matando, Mazzantinito, y en conjunto, Chico de la Blusa.

Valencia y Torerito de Madrid, fueron aplaudidos banderilleando.

Los demás, nada.

NOTICIAS

La emisión de obligaciones de la Vasco Castellana, que publicamos hoy, ofrece un verdadero aliciente a los que pueden hacer pequeñas economías, pues el pago de cada obligación se extiende durante tres años. El interés, al tipo de emisión, es de 5,34 por 100; se amortizan por sorteo anual a la par, y como el tipo de emisión es 93,50 por 100, resulta en favor de los suscriptores, si sale sortada su obligación, una prima de 6,50 por 100.

Géneros de la última novedad para la confección de prendas a medida. El Águila, calle de Preciados, 3.

Anteojos roca precisión. Únicos que conservan y mejoran la vista, aprobados por los mejores Doctores y Oculistas; como garantía se dan a prueba, y no siendo satisfactorios a la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubose, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

No dejar de visitar este establecimiento donde encontrarán las novedades del día; Arenal, 19 y 21.

DESDE SAN SEBASTIAN

(POR TELEGRAMA) (DE LA AGENCIA FABRA) San Sebastián 13 (10 n.)

(Urgente). Recibido con retraso. La reina madre no ha asistido a la excursión...

(Urgente.) El Rey ha visto maniobrar la batería de Montaña. Después ha subido a caballo a los fuertes de San Marcos y Choroquieta.

(Urgente.) El Rey ha firmado la plenipotencia en favor de D. Carlos Crespi de Valdivia para firmar los tratados referentes a los matrimonios...

INFORMACION DE MARINA

Hoy ha firmado el ministro de Marina los nombramientos siguientes. Para segundo comandante del cañonero Ponce de León al teniente de navío don Ramón Sánchez Ferragut...

Supremo de Guerra y Marina, al capitán de navío D. Juan Pastorín y Vacher, por haber cesado en dicho cargo el de igual empleo D. Antonio Godínez, que va a mandar el crucero Carlos V.

Se ha concedido el pase a la reserva a los tenientes de navío D. Carlos Montojo y D. Juan Peredo y Castellani.

Ha salido agregado a la fiscalía militar del Consejo Supremo de Guerra y Marina el capitán de navío D. Angel Miranda.

ÚLTIMA EDICIÓN

TELEGRAMAS DE LA TARDE

(DE LA AGENCIA FABRA)

La Bolsa.

Con motivo de la fiesta nacional, hoy no ha habido reunión de Bolsa en esta plaza.

Vapores correos.

Ha salido de este puerto, para la Guaira, el vapor Montserrat, de la Compañía Trasatlántica.

Ha salido de este puerto para la Habana el vapor Manuel Calvo, de la Compañía Trasatlántica.

Reconocimiento oficial.

El Gobierno portugués ha reconocido oficialmente la R. epública cubana.

El «Alfonso XIII».

Del reconocimiento verificado en el día de los fondos del vapor de la Compañía Trasatlántica Alfonso XIII, resulta que están en

buen estado a pesar de la varadura que sufrió dicho buque en un bajo de la Florida.

Mr. Wood.

El Sr. Wood, gobernador que fué de Cuba, ha sido encargado de la construcción del Canal de Panamá.

El Zar y Víctor Manuel.

En el banquete ofrecido al Rey de Italia, el Zar brindó dando gracias a Víctor Manuel por su visita, que demuestra las excelentes relaciones de Rusia e Italia.

El Rey contestó dando las gracias por la acogida cordial y amistosa de que ha sido objeto, afirmando que el pueblo italiano comparte sus simpatías personales hacia Rusia, viendo en los vínculos que le unen con el pueblo ruso nueva prenda que garantiza la paz universal.

Eduardo VII

Continúa la mejora del Rey Eduardo. Su estado general es excelente y la cicatrización de la herida adelanta mucho.

Información política

El Sr. Silvea

Ayer tarde marchó a Panticosa el ilustre jefe del partido conservador, Sr. Silvea, a quien despedieron en la estación muchos amigos políticos y particulares.

Canalejas y Romero Robledo.

El próximo miércoles marchará a San Sebastián el Sr. Canalejas.

Para la misma capital saldrá el Sr. Romero Robledo el jueves.

El general Matta en San Sebastián

El sábado por la noche marchó a San Sebastián el subsecretario del ministerio de Marina, Sr. Matta.

Este viaje, según ha manifestado el señor Matta, no ha tenido más objeto que dar al Rey cuenta verbal del resultado del viaje a Londres.

«Esto ha ocurrido siempre—añadió—y

esto, por lo lógico, no merece discutirse, viniendo del Ferrol claro es que había de dar cuenta del estado de las construcciones, especialmente del Cisneros y del María de Molina.»

También ha dicho el Sr. Matta que no irán más buques de guerra a San Sebastián.

El viaje del ministro de Marina a San Sebastián, que anunciábamos en nuestro número del sábado, fué suspendido a última hora y cuando ya se hallaba dispuesto todo para realizarlo, por haber salido para aquella capital el general subsecretario del ministerio, Sr. Matta, a quien el duque de Veragua confió la misión de informar al Rey de los asuntos del departamento.

Asuntos locales.

La Comisión de Valencia llegada a esta corte ha visitado al jefe del Gobierno para interesarse la pronta reorganización de la Junta de obras del puerto de aquella capital, que los comisionados consideran de excepcional interés para la población.

Aprovechando la circunstancia de hallarse con el Sr. Sagasta el conde de Romanones, los comisionados rogaron también a éste sea solucionada, con lo posible urgencia, la cuestión relativa a la Facultad de Filosofía y Letras de aquella Universidad.

Tanto el Sr. Sagasta como el ministro de Instrucción pública han ofrecido estudiar con verdadero interés los asuntos mencionados.

La cuestión del Banco.

Esta tarde continuaba en el mismo estado que indicábamos en nuestro número anterior, si bien se observa que existen corrientes conciliadoras entre los individuos que forman el Consejo del Banco.

A última hora hallábase reunido éste y se espera que en esta sesión se adopten acuerdos encaminados a reanudar las negociaciones con el Banco de España y a facilitar, por lo tanto, la realización del convenio entre el Tesoro y dicho establecimiento de crédito.

Los nuevos gobernadores.

Varios gobernadores de los últimamente nombrados que no habían salido todavía para su destino, han visitado esta mañana al ministro de la Gobernación para despedirse.

El Sr. Moret indicóles la línea de conducta que deben seguir en sus nuevos cargos, recomendándoles que cumplan y hagan cumplir las leyes en todos sus detalles y que procedan con el mayor tacto en las cuestiones que puedan suscitarse entre el capital y el trabajo.

Lo de los ferrocarriles.

Esta mañana como estaba anunciado, recibió el ministro de Obras públicas, en su despacho oficial, a una delegación de los obreros de los ferrocarriles españoles.

Dichos representantes expusieron al señor Suárez Inclán las vejaciones que, según parece, sufre la clase que representan por las imposiciones de las Compañías, y manifestaron ser inequitas la afirmación hecha por los Sres. Rodríguez San Pedro y Süss de concederse a los obreros de las líneas del Norte y del Mediodía un día de descanso a la semana.

El ministro de Agricultura les indicó los puntos en que las Compañías se hallan dispuestas a acceder las peticiones de los obreros y les recomendó procedan con la mayor sensatez a fin de solucionar esta cuestión en forma favorable para todos.

También les manifestó el Sr. Suárez Inclán su deseo de estar en comunicación frecuente con el sindicato de los obreros de ferrocarriles.

Esta noche reanudarán sus sesiones el Congreso de obreros de ferrocarriles para acordar la conducta que deben seguir en vista del resultado que han obtenido las gestiones practicadas por sus delegados.

Conferencia.

En las primeras horas de la tarde han conferenciado los Sres. Sagasta y duque de Veragua.

Espectáculos para mañana

TEATRO Y JARDIN DEL BUEN RETIRO.—A las 9.—(27.º de abono turno impar).—L'Africana.

Intermedios en el Jardín por la banda del regimiento de Vad Rís.—Entrada, una peseta. APOLO.—A las 8 y 3/4.—El chiquillo.—El género infimo.—Las bravias.—Caldorón.—Abanicos y panderetas.

ELDORADO.—A las 9.—Enseñanza libre.—La boda.—Las carceleras.—San Juan de Luz.

Imprenta del DIARIO DE LA MARINA Reina, 45.

BICARBONATO DE SOSA QUIMICAMENTE PURO DE TORRES MUÑOZ

Dolor de estómago EN POLVO Y EN PASTILLAS COMPRIMIDAS Malas digestiones

Se vende el polvo en cajitas a 0,50 y 1 peseta; y EN LATAS de 1 KILO Y MEDIO A 5 PESETAS, QUE RESULTAN MAS ECONOMICAS. Las pastillas a 0,50 caja.

Laboratorio, Barbieri, 18 SAN MARCOS, 11, Farmacia

Advertisement for TRIUMPH bicycles, featuring an image of a bicycle and text: LAS BICICLETAS TRIUMPH SON LAS MEJORES ÚLTIMOS ADELANTOS. Motocicleta WERNER, vencedora en todas las carreras. COMPLETO SU TUDO EN ACCESORIOS. Se remite el catálogo gratis FRANCISCO LOZANO 14, PASEO DE RECOLETOS, 14 MADRID

Advertisement for CORSÉS REGÚLEZ, featuring an image of a woman in a corset and text: LOS DE MEJOR FORMA Y MAS BARATOS Se hacen a la medida a precios convencionales 9, BORDADORES, 9 MADRID

Advertisement for PASTILLAS BONALD, featuring text: PASTILLAS BONALD CLORO BORO-SÓDICAS CON COCAÍNA Su eficacia está reconocida y comprobada por los señores médicos para combatir las enfermedades de la BOGA y de la GARGANTA. TENEMOS PREPARADAS Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con mentol. Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina y mentol. Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con cocaína y mentol. Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con policarpina. Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina, cocaína y mentol. Pastillas de cocaína y mentol. Pastillas de cocaína, codeína y mentol. Pastillas de frutos pectorales con codeína, para los casos en que los señores médicos las consideren indicadas. Las Pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron de su clase en España y en el extranjero. Se vende en todas las farmacias y en la del autor, NUÑEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) MADRID

Advertisement for IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA, featuring text: JOYERÍA Y PLATERÍA DE JOSE GRANADOS Carretas, 37, Madrid. ULTIMAS NOVEDADES EN ALHAJAS PARA REGALO. Fosforeras de plata para uno y dos retratos. Se compra oro y alhajas por todo su valor CARRETAS, 37, JOYERÍA

Advertisement for LA IMPERIAL, featuring text: CENTRO INTERNACIONAL DE REPRESENTACIONES COMERCIALES Fábrica de corsés, fajas y aparatos ortopédicos 10, DESENGAÑO, 10.—MADRID.—1, VALVERDE, 1 Se solicitan muestrarios y catálogos de casas comerciales que deseen ser representadas en España y extranjero. Sólidas garantías.—25 años de existencia.

Advertisement for COMPANIA TRASATLANTICA, featuring text: LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, 6 sean: 4 Enero, 1.º Febrero, 1.º y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo de los puertos la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia. LINEA DE CUBA Y MÉJICO.—Servicio del Norte: Servicio mensual a Veracruz, saliendo de Bilbao el 16, de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico. Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También admite pasaje y carga para Puerto Plata con trasbordo en Habana. LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combinación para el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y concimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires. LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante, y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, regresando a Barcelona por Santa Cruz de Tenerife, Cádiz, Málaga (facultativa), Alicante y Valencia. Llegada a las Palmas de Gran Canaria, 26 de cada mes. Salida de ídem, 27 a las 10 h. Llegada a Santa Cruz de Tenerife, 27 a las 15 h. Salida de ídem, 28 a las 18 h. Llegada a Santa Cruz de la Palma, 29 a las 6 h. Salida de ídem, 29 a las 18 h. Llegada a Santa Cruz de Tenerife, 30 a las 6 h. Salida de ídem, 1 a las 15 h. Llegada a las Palmas de Gran Canaria, 1 a las 15 h. Salida de ídem, 1 a las 18 h. LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea. LINEA DE TÁNGER.—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados. Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques. AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene a los señores comerciantes, agricultores e industriales, que recibirá y encaminará a los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Advertisement for ELECTR. CIUDAD, FONÓGRAFOS Y ZONÓFONOS, featuring an image of a gramophone and text: Material para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER escritura a la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil a los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerno.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y diafragmas Bettini.—Gramófonos y Zonófonos de todas clases. No comprar sin pedir precios a UREÑA SE HACEN INSTALACIONES Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

Advertisement for DEPILATORIO VENUS, featuring an image of a depilatory product and text: PREPARADO POR LA CASA J. LL. PRUNES Despacho: GOBERNADOR, 5, Barcelona Con una sola aplicación desaparece al momento el vello de cualquier parte del cuerpo, pudiendo usarlo las personas más delicadas puesto que es reconocido ser completamente inofensivo. Se mandarán prospectos gratis a quien mande una tarjeta con las señas. Precio: 5 pesetas frasco en todas las perfumerías.—Se remite certificado por correo mandando pesetas en sellos u otra forma de fácil cobro. Se vende en Madrid: Fortis, Puerta del Sol, 2; Inglesa, Carrera de San Jerónimo, 3; García, Fuencarral, 59; Puig, Preciados, 6; Salamanca: Orosas, 4, pral.; Parada, Pez, 40; Soriano, Caballero de Gracia, 21 dup.; Sanjaume, Hornos de la Mata, 5, y «La Favorita», Serrano, 14.

Advertisement for funeral services, featuring text: Hasta las cinco de la tarde se reciben anuncios en la Administración de este periódico, para funerales y aniversarios.

# COMPANIA ANONIMA FERROVIARIA VASCO-CASTELLANA

(CAPITAL: ACCIONES ORDINARIAS: PESETAS 30.000.000)

## SE OFRECEN AL PÚBLICO Obligaciones de Primera Hipoteca de esta Compañía por un valor nominal de: **PESETAS 65.000.000**

**INTERES.**—Percibirán un interés anual de 5 por 100, pagadero por semestres vencidos en cada año, a partir del 17 de Julio de 1902. Dado el tipo de emisión de los valores, representará para el capital suscrito el interés de 5,84 por 100 al año.

**SERIES.**—Se crean tres, de un valor nominal respectivo cada Obligación de pesetas 250, 500 y 1.000.

**AMORTIZACION.**—Se hará ésta en cincuenta años, a la par, por sorteos anuales, comenzando el 31 de Diciembre del año 1909, con un número proporcional de cada serie.

**PRIMA.**—La Compañía se reserva el derecho de acelerar la amortización cuando lo estime conveniente a sus intereses; mas en caso de deber amortizar al mismo tiempo todas las existentes, con una prima de 5 por 100 sobre su valor nominal.

**GARANTIAS.**—Las obligaciones están garantizadas:

- 1.ª Con una carga general sobre el Haber total de la Compañía.
- 2.ª Con los 15 kilómetros de la línea férrea ya construida de Arlanzán a Villafra, en la provincia de Burgos.
- 3.ª Con los terrenos situados en la ría de Bilbao, a lo largo del muelle, en el barrio de San Mamés, valorados en pesetas 4.142.555.
- 4.ª Con otros terrenos situados en Bilbao y Madrid en una extensión aproximada 2.000.000 de pies cuadrados, cuyo valor se estima en unas pesetas 7.000.000.
- 5.ª Con un grupo de minas de carbón de 1.500 pertenencias en la provincia de Burgos.
- 6.ª Con los derechos adquiridos sobre dos canteras una de piedra blanca para edificación y otra de mármol ó piedra jaspe, ambas en explotación.
- 7.ª Con los terrenos cedidos a la Compañía para la construcción de la línea, cuyo valor se calcula que excederá 1.000.000 de pesetas.
- 8.ª Con los terrenos cedidos del propio modo a la Compañía para la edificación de estaciones con un valor aproximado de 1.000.000 de pesetas.
- 9.ª Con el importe íntegro de las subvenciones obtenidas y que se obtengan en metálico, que hasta la fecha ascienden a pesetas 3.213.000.
- 10.ª Con los otros auxilios obtenidos ó que se obtengan en metálico, terrenos, materiales, aguas y servidumbres.
- 11.ª Con los estudios y concesiones otorgadas por el Estado para construir tres cargaderos en la ría de Bilbao.
- 12.ª Con las concesiones y estudios hechos para la línea férrea que va a construir esta Compañía desde Madrid a Bilbao.
- 13.ª Con el completo del ferrocarril que se construya, con inclusión de las estaciones, almacenes, talleres y demás edificios y su material fijo y móvil, conforme se vaya poniendo en explotación; y durante su construcción, con las obras y materiales de toda índole que se construyan y acopien.
- 14.ª Con la suma consignada como garantía para obtener las concesiones.
- 15.ª Con el contrato de peaje para el transporte de minerales, celebrado con la Compañía The Sierra Company Limited, por el cual se percibirán durante cincuenta años 684.000 pesetas anuales, cuando menos, desde que se abra al público la línea.
- 16.ª Con el depósito del valor íntegro de tales Obligaciones en poder de los Sres. Urquijo y C., de Madrid, ó en el de los Banqueros que se designen, a disposición del Comité en Madrid del Consejo de la Compañía y para las legítimas atenciones de la misma.

Este Comité invitará periódicamente a una Comisión de Obligacionistas que designará para que tomen conocimiento del curso de las obras.

**FORMA DE PAGO.**—Los suscriptores a estas obligaciones tendrán la ventaja de satisfacer su importe en forma que viene a constituir una garantía más, pues lo irán abonando conforme se invierten en las obras, en los plazos siguientes:

El 17 de Julio de 1902, al enviar la fórmula de petición, el 10 por 100 del valor nominal de las Obligaciones, ó sea: por la 1.ª serie, pesetas 25; por la 2.ª serie, pesetas 50; y por la 3.ª, pesetas 100.

El 17 de Noviembre de 1902, . . . . . En cada  
El 17 de Marzo de 1903, . . . . . una de es-  
El 17 de Julio de ídem, . . . . . tas fechas  
El 17 de Noviembre de ídem, . . . . . igual 10 por  
El 17 de Marzo de 1904, . . . . . 100 de su va-  
El 17 de Julio de ídem, . . . . . lor nomi-  
El 17 de Noviembre de ídem, . . . . . nal  
El 17 de Mayo de 1905, 13 por 100

Si algún suscriptor quisiera pagar en cualquier época los dividendos pasivos pendientes, podrá hacerlo así, abonándosele el interés correspondiente al pago realizado desde la fecha de su abono.

**TIPO DE EMISION.**—Se ofrecen al público al 93 1/2 por 100 de su dicho valor nominal, ó sea: las de pesetas 250, a 233,75; las de 500, a 467,50; y las de 1.000, a 935.

**COTIZACION.**—Se solicitará la de estos valores en las Bolsas de Madrid, Bilbao, Barcelona y Gijón.

**BANQUEROS.**—Madrid.—Sres. Urquijo y C., calle de Alcalá, núm. 49, cuadruplicado. Y los Sres. García Calamarte, Marqués de Cubas, número, 5.

Bilbao, Crédito de la Unión Minera, Plaza Circular.

**Comité de Bilbao.**

(Al completarse la compra de ciertos terrenos necesarios en Bilbao, un conocido Sr. D. Isidoro Plaza, Banquero.—Burgos.

Sr. D. Juan José Llodio, Consejero del ferrocarril de Bilbao a Lezama.—Ibáñez de Bilbao, núm. 8, Bilbao.

Sr. D. John H. White, Agente principal del The Sierra Company Limited.—Burgos.

Sr. D. Hugo W. S. Bird, Ingeniero civil.—Gran Vía, Bilbao.

**Comité de Londres.**

Mr. Richard Preece Williams, 75, Lombard Street, Londres. (Director Gerente de la Compañía Anónima The Sierra Company Limited).

Mr. Edgar Oliver Goss, Vestry House, Laurence Pountney Hill, Londres. (Director de la Compañía Anónima The Monterrubio Railway Company Limited).

Mr. Thomas Goldsworthy (Director de la Compañía Internacional Coal Company Limited), Cardiff.

D. Antonio M. Regidor Jurado, Abogado español, 23, Billiter Street, Londres.

Secretario interino en Madrid, D. José Baura.

**Domicilio legal: Bilbao**

Oficinas: Calle Ibáñez de Bilbao, núm. 6, BILBAO.—Calle de Alcalá, núm. 73, MADRID.—75, Lombard Street, LONDRES.

**SUSCRIPCIÓN**

Los que deseen suscribirse a estas Obligaciones deberán firmar la fórmula que va con este Prospecto, y remitirla ó depositarla en poder de cualquiera de los Banqueros cuyos nombres se consignan en la cuarta página. Con la misma fórmula deberán entregar ó remitir el 10 por 100 del total nominal de las Obligaciones por que se suscriban.

También pueden mandarse firmadas las fórmulas directamente a las oficinas de la Compañía, calle Ibáñez de Bilbao, núm. 6, en Bilbao; calle de Alcalá, núm. 73, Madrid ó 75, Lombard Street, Londres, remesando al propio tiempo en sobre certificado el 10 por 100 mencionado en cheques ó talones billetes de Banco ó otros valores pagaderos a presentación, sujetos, sin embargo, a la revisión de los mismos respecto a su validez y pago.

En el reparto de Obligaciones se concederá la totalidad del pedido a los suscriptores que soliciten de 1 a 20 Obligaciones de la primera serie de a pesetas 250 cada una; de 1 a 20 de la segunda serie de a pesetas 500; y de 1 a 25 de la tercera de pesetas 1.000. A los demás se les concederá ó prorrateo en proporción a sus pedidos.

La suscripción se abrirá el día 17 de Julio de 1902 en Madrid, en provincias y en Londres y quedará cerrada el mismo día.

Los que deseen ejemplares del Prospecto y del Plano del nuevo ferrocarril, pueden pedirlo ó recogerlo en las Oficinas de la Compañía en Madrid, Bilbao y Londres.

## PROSPECTO

### Ferrocarril directo de doble vía de Madrid a Bilbao

Esta Compañía se ha constituido, entre otros objetos, para construir y explotar un ferrocarril que, partiendo del distrito minero de Pineda de la Sierra, en la provincia de Burgos, termine en la ría y puerto interior de Bilbao. Previo el oportuno depósito, se han comenzado las obras el 17 de Abril de 1902.

La Compañía The Sierra Company Limited, propietaria del ferrocarril de 87 kilómetros, construido de Villafra a Monterrubio, en Burgos, pensó en un principio reservar la nueva concesión para el transporte exclusivo de los minerales procedentes de sus importantes y extensas minas, situadas en los límites de las provincias de Burgos y Logroño; pero bajo la presión energética de la opinión pública y de excitaciones de Corporaciones y personas respetables en la localidad, la presente Compañía ha consentido en convertir la línea en un ferrocarril de servicio público; y la Diputación provincial de Burgos ha reconocido su importancia y necesidad, concediendo para esta línea una subvención de tres millones de pesetas en metálico. Como un aliciente adicional, el Ayuntamiento de dicha ciudad ha votado a su vez 125.000 pesetas en metálico para construir una estación en aquella capital, y además el auxilio que representa la compra y cesión gratuita de terrenos para el referido objeto, cuyo coste montará a unas 350.000 pesetas, ó sea un total de subvenciones por sólo los conceptos expresados, de 3.475.000 pesetas próximamente. La Diputación provincial de Vizcaya tiene acordado el anticipo de pesetas 7.500 por kilómetro para las líneas construidas en su territorio; y se ha solicitado del Ayuntamiento de Bilbao otra subvención análoga a la importante que concedió a la línea de Santander a aquella villa.

En vista de lo expuesto, la Compañía ha decidido extender el ferrocarril a la ciudad de Burgos; y como ha obtenido también la propiedad y posesión de los estudios y derechos a las concesiones necesarias, que autorizan la construcción de uno de Burgos a Aranda, secundando los deseos del público, que le han sido expresados por las autoridades, lo extendió a la Ribera del Duero, con ramales a Roa y a otras poblaciones adyacentes.

Casi todos los Ayuntamientos por cuya jurisdicción va a pasar la línea de Bilbao-Burgos y a Aranda de Duero, han confirmado la aplicación general de que se lleve a cabo, votando la cesión gratuita de los terrenos necesarios, para su tendido unos, para estaciones otros, y algunos particulares propietarios de terrenos han hecho análogas concesiones a la Compañía; de manera que, en realidad, una gran parte de las tierras por donde ha de pasar el ferrocarril se obtienen sin coste alguno para la empresa.

Con la ruta elegida, la distancia entre Burgos y Bilbao ha de acortarse unos 30 kilómetros; y el trayecto podrá recorrerse en unas tres horas, en lugar de las seis horas y media que se invierten en la actualidad.

Al presente se pierde un día entero para poder hacer el viaje en ferrocarril de Aranda de Duero y de todas aquellas poblaciones de la Ribera del Duero a su capital, Burgos; mientras que, por el Vasco-Castellano, se podrá llevar a cabo en tres horas y a precio mucho más reducido.

Al propio tiempo, bastantes poblaciones ricas en producción de vino, cereales y otros productos agrícolas, que están ahora excluidos de su mercado natural, por carencia de servicio ferroviario, van a recuperarlo, al par que conquistaran un nuevo mercado exterior por medio de esta vía.

Para realizar estas mejoras, la Compañía ha adquirido la propiedad y posesión de derechos creados con las Leyes que autorizan la concesión de otro ferrocarril de Aranda de Duero a Madrid; y ha resuelto extender su línea hasta la capital de la Nación, creado así una ruta mucho más corta que todas las actuales, entre el principal puerto del Norte y Madrid.

Tal extensión habrá de producir una reducción de recorrido entre Madrid y Bilbao de unos 137 kilómetros, lo que permitirá hacer el viaje de uno a otro extremo, con la velocidad actual, en siete horas próximamente, en lugar de quince que hoy se invierten. La reducción trae también consigo la disminución proporcional en el precio del billete y en el del flete, y el aumento consiguiente de pasajeros y mercancías.

A fin de facilitar al público el tránsito rápido que se demanda con tanto ahínco en este país, la línea será de doble vía, obteniéndose así seguridad, regularización del servicio y mayor velocidad que la que se emplea en las otras líneas.

zase la velocidad que se emplea en Inglaterra y Francia para los expresos, de Madrid a Bilbao, en seis horas.

Seguendo luego por el ferrocarril de Bilbao-Elgoibar a San Sebastián, podrá llegarse a la frontera francesa, convirtiéndose la línea en una red internacional, de modo que se acorte en gran manera la distancia que separa a España de otros países al Norte de los Pirineos.

El ferrocarril que acaba de citarse tiene ya la concesión hasta la frontera; y no tardará en hacerse el estudio de la línea en el territorio francés.

El trayecto de Madrid a Hendaya, en el que hoy se invierten con el Sud-Expres quince horas y media, se hará por la nueva línea en once y media, con beneficio evidente para los viajeros y para las mercancías; y con la mayor velocidad, en diez horas y media.

Una vez construida esta línea, resultará Bilbao el puerto más inmediato a Madrid y al centro de España; por lo tanto, el punto natural para su exportación ó importación por el Norte. El siguiente cuadro de distancias lo demuestra:

De Madrid a	Coruña.....	851 kilómetros.
	Barcelona.....	685
	Málaga.....	635
	Pasajes.....	620
	San Sebastián.....	614
	Sevilla.....	573
	Almería.....	557
	Gijón.....	550
	Cartagena.....	525
	Santander.....	509
	Valencia.....	490
	Alicante.....	455

**De Madrid a Bilbao, 420 kilómetros.**

En el pueblo de Sodupe, provincia de Vizcaya, empalme de este ferrocarril con los dos de Bilbao a Santander y de La Robla a Valmaseda, la Compañía facilitará el tráfico con Bilbao y los puntos servidos por aquellas líneas y sus anexas.

Podrá irse de Madrid a Santander, con transbordo en Sodupe, Bilbao, combinadas las líneas, en nueve horas y media, en vez de las quince que hoy se invierten.

Se gestiona que en los terrenos de cerca de un millón de pies cuadrados adquiridos en Bilbao para la Compañía, se construya una Estación Central que sirva para las líneas de Santander-Bilbao, Roa-Valmaseda, Durango-Elgoibar-San Sebastián y la Vasco-Castellana. La línea debe quedar construida y en explotación en su totalidad dentro del plazo de cinco años.

La Compañía cuenta con el privilegio de la expropiación forzosa para la adquisición de los terrenos y demás derechos reales que se requieran para la construcción de la línea.

Se pondrán diariamente por lo menos dos trenes expresos para pasajeros en toda dirección.

Además de los terrenos para la Estación Central, la Compañía cuenta también con otra extensa área de terreno en el ensanche de Bilbao ó orillas del Nervión y dentro de su puerto, con 1.200 pies de frente al muelle, en donde se prepararán extensos almacenes con los departamentos frigoríficos y especiales que se requieran para el depósito de los efectos importados y para los que se exporten; y la Compañía ofrecerá toda clase de facilidades para recoger y transportar vinos, frutas y los otros productos que se conduzcan por este ferrocarril de las poblaciones interiores a Bilbao.

Con tales ventajas será dable asegurar en el extranjero un mercado importante para la fruta y los demás productos agrícolas de la provincia de Logroño y de los distritos del Norte y centro de España, que al presente se encuentran excluidos de aquí. Para alentar este tráfico de exportación, los Directores han obtenido tarifas especiales reducidas de las Compañías ferreas de Inglaterra, en favor de los productos españoles transportados por el ferrocarril Vasco-Castellano a Bilbao.

Cuenta éste, además, con tres cargaderos propios, destinados a su uso exclusivo, concedidos por el Gobierno, en la ría de Bilbao, por los que los vapores y los vagones de esta línea podrán cargar ó descargarse directamente de los unos a los otros, y utilizarse de las facilidades excepcionales que prestan los aparatos automáticos erigidos en dichos cargaderos.

El espacio necesario para instalar la Estación de Madrid está ya adquirido en sitio adecuado y más céntrico que el de las otras estaciones madrileñas, a un precio que habrá de reportar a la Compañía un beneficio positivo con el mayor valor que ha de obtener el terreno.

La Compañía, como lo hacen hoy todas las ferroviarias de importancia, ha adquirido también una extensa cuenca de carbón, colo-

cándose en una posición independiente para obtener el combustible que necesitan sus locomotoras sin acudir al extranjero ni gravarse con los altos tipos de este mineral. El costo podrá recuperarse con la venta del carbón sobrante, a precios más reducidos que los de otras cuencas, no sólo en el Norte, sino también en Madrid y en el centro del país.

Se han conseguido del propio modo dos canteras, una de piedra blanca, excelente para edificación, y otra de mármol ó jaspe, ambas en explotación, cuyos productos habrán de utilizarse para los edificios de la Compañía y para el balastro que se emplee en el relleno, terraplén y pavimento de la vía, si ha de tener la necesaria solidez que exige el uso y condiciones especiales a que se destina la línea. La adquisición de tales canteras resuelve una de las dificultades con que suele tropezarse en esta clase de obras, y reportará una grandísima economía en sus gastos de construcción y fábrica.

La Compañía comienza sus negocios con una ventaja desusada: la de un ingreso positivo é importante, que se le ha garantizado, el cual percibirá conforme vaya poniéndose la línea en explotación. Para esto se ha celebrado un contrato con la The Sierra Company Limited, en virtud del cual garantiza, por un período de cincuenta años, el transporte con su propio material, no con el de la Vasco-Castellana, de un mínimo de un millón de toneladas de mineral en cada año, procedentes de sus extensas minas de carbón y hierro en aquel distrito. Por este solo concepto se consigue el ingreso seguro é importante a que se ha hecho antes referencia.

Los ferrocarriles de Vizcaya figuran hoy en día, de manera prominente en España, entre los que pagan con regularidad intereses y dividendos, como lo prueba la cotización de sus Acciones y Obligaciones.

Citaremos, como ejemplo, algunos de ellos:

- 1.—Bilbao a Portugalete. Se cotizan las acciones a 180 por 100; y las Obligaciones del 4 por 100 de primera emisión, a 101,50; las de segunda emisión, a 99,50.
- 2.—Santander a Bilbao. Cotizanse sus Acciones a 141 por 100; las Obligaciones del 4 por 100 de primera hipoteca, a 101; y las de segunda, a 100.
- 3.—Bilbao a Durango. La cotización de sus Acciones es de 280 por 100, y sus Obligaciones primera hipoteca del 4, a 100; segunda hipoteca del 5, a 104.
- 4.—Galdames a Sestao (Bilbao River and Cantabrian Railway Company Limited). No tiene Obligaciones. Sus Acciones se negocian con 25 por 100 de prima.

Situada la nueva línea entre las de Vizcaya que van enumeradas y la de Valladolid a Ariza (cuyas obligaciones se negocian a 103), es claro que no hay razón para que la intermedia entre las dos citadas redes resulte perjudicada y no beneficiada con ellas desde el primer momento.

Los datos del tráfico ferroviario publicados últimamente, consignan que durante el año 1900 el movimiento de pasajeros y mercancías por el ferrocarril del Norte, en las secciones de Madrid a Irún, Bilbao y Santander, reportó un beneficio neto de 28.440.074 pesetas; y es evidente que con un arutamás corta, con un servicio de mayor velocidad y con tarifas mucho más reducidas, esta Compañía tiene que atraer a sí una porción grande de pasajeros y mercancías que ahora emplean aquellas vías; no siendo exagerado predecir que el ferrocarril Vasco-Castellano, obtendrá, con ello acando menos, según cálculos de los peritos de la Compañía, el producto neto de unos 9.000.000 de pesetas.

Sobre este rendimiento, hay que contar con el nuevo tráfico de las localidades que atraviesa la línea en construcción, que está presupuestado que ha de producir, nada más que con el movimiento de la Ribera del Duero, y las secciones de Segovia y Madrid, que carecen de ferrocarril, un ingreso neto mínimo de 5.224.582 pesetas al año, aparte del transporte que es de esperar en carbones y otros minerales procedentes de las explotaciones adyacentes, y las maderas (pino, roble y haya), de los inmensos bosques agrestes que se encuentran en el distrito de Salas de los Infantes.

Si enumerar más venenos de producción que los ya indicados y los garantizados, es razonable presuponer para esta Compañía un producto mínimo neto no menor de 14.224.582 pesetas al año; de las cuales sólo se necesitan menos de 5.000.000 de pesetas anuales para el pago del interés y de la amortización de las Obligaciones que se ofrecen; así es que su reembolso queda ampliamente garantido.

Ninguna de las Compañías que se han citado cuenta con transportes de mineral y de otras

mercancías, como el obtenido para la Vasco-Castellana; por lo cual los dividendos de esta última disfrutará una garantía positiva y saneada, y sus Obligaciones tienen que constituir una clase de títulos de alto crédito, al igual que sus Acciones, y han de obtener necesariamente un premio sobre su valor nominal.

Esta opinión favorable queda confirmada con el hecho elocuente de que la acreditada Casa que toma a su cargo la construcción de la línea y el equipo de todo el material fijo y móvil que se necesita, acepta, según las bases establecidas con ella, que se le pague en Obligaciones hasta la cantidad de pesetas 21.113.020 si conviniere a la Compañía, quedando así garantida la colocación de esta parte crecida de la presente emisión.

Seguendo las condiciones generales sancionadas con el éxito en Inglaterra y América, y que rápidamente van adoptándose en Francia y en los demás países de Europa, esta Compañía habrá de fijarse y estudiar la manera de facilitar en España la instalación ó creación de hoteles en las estaciones principales ó de término; la de proveer por sí, por lo menos en los trenes expresos, los coches camas y los coches restaurantes, que aumenten las comodidades para el viajero y le proporcionen la reducción de gastos con un beneficio módico para la empresa.

**Señores Banqueros autorizados para recibir las suscripciones.**

ALICANTE.—Sres. R. Guillón López ó Hijo.  
ALGECIRAS.—D. Rafael Muro.  
ALMERIA.—D. José González Canet.  
BARCELONA.—D. Antonio Freixa, calle Palau, núm. 5; Sres. Tusquet y C., calle Fernando VII, núm. 24, ó Hijos de Magín Valls, Plaza Urquinaona, núm. 8.

**A LA COMPAÑIA ANONIMA FERROVIARIA VASCO-CASTELLANA**  
1—CALLE IBÁÑEZ DE BILBAO—BILBAO  
Oficinas en Madrid: 73, CALLE DE ALCALA, bajo

**OBLIGACIONES DE PRIMERA HIPOTECA**  
*Subscripción á metálico*

D. \_\_\_\_\_ que vive calle de \_\_\_\_\_  
n.º \_\_\_\_\_ en (1) \_\_\_\_\_ provincia \_\_\_\_\_  
de \_\_\_\_\_ se suscribe por la presente á (2) \_\_\_\_\_  
Obligaciones de la serie (3) \_\_\_\_\_ de a (4) \_\_\_\_\_ pesetas  
nominales cada una, conforme con el anuncio publicado por  
dicha Compañía; á cuyo efecto entrega la cantidad de (5) \_\_\_\_\_  
el 10 por 100 de su valor nominal.

\_\_\_\_\_ á \_\_\_\_\_ de Julio de 1902.

CON MI INTERVENCIÓN,  
El INTERESADO,  
(6) El Agente de Bolsa ó Corredor de Comercio,

Importe del 10 por 100 entregado á \_\_\_\_\_  
provincia de \_\_\_\_\_ Pesetas efectivas \_\_\_\_\_

Los Suscriptores, Corredores de Comercio, Agentes de Bolsa deben llevar estos billetes al consignar el depósito con la hoja de suscripción.

(1) Nombre del lugar. (2) Número de la serie. (3) Número de la hipoteca. (4) Valor nominal. (5) Cantidad de pesetas. (6) Nombre del interesado.

**COMPANIA ANONIMA FERROVIARIA VASCO-CASTELLANA**  
(RECIBO DEL 10 POR 100 A CANJEAR CONTRA OBLIGACIONES)

Recibido de D. \_\_\_\_\_ que vive calle de \_\_\_\_\_  
n.º \_\_\_\_\_ en \_\_\_\_\_  
provincia de \_\_\_\_\_ la cantidad de pesetas \_\_\_\_\_  
equivalente al 10 por 100 de su suscripción,  
conforme con el anuncio publicado.

(1) Nombre del lugar. (2) Número de la serie. (3) Número de la hipoteca. (4) Valor nominal. (5) Cantidad de pesetas. (6) Nombre del interesado.

En Billetes..... Ptas.  
» metálico..... Ptas.  
» talón de ..... (2) Ptas.

(3) NOTA.—El pago verificado en talones queda sujeto a la revisión de los mismos, respecto a su validez y fondos disponibles.

BILBAO—Crédito de la Unión Minera, Plaza Circular.

BURGOS.—D. Isidoro Plaza, y Sres. Fernández Villa Hermanos.

CADIZ.—Sres. Aramburu Hermanos.

CARTAGENA.—D. Justo Aznar y Compañía de Seguros «El Día».

CORUNA.—Sres. Sobrinos de D. José Pastor CORDOBA.—D. Pedro López ó Hijo.

GIJÓN.—Doña Juliana y Compañía.

GRANADA.—D. Enrique Santos.

HARO.—Sres. Francisco Roig ó Hijos.

HUELVA.—D. M. Vázquez López.

JAEN.—Sres. Santa María Hermanos.

LINARES.—D. Francisco Rodríguez López.

LOGROÑO.—D. Saturnino Ularqui ó Hijos y Sres. Herrero y Riva.

LUGO.—Sr. Soler ó Hijos.

MADRID.—Sr. Urquijo y C., calle de Alcalá, núm. 49, cuadruplicado y Sr. García Calamarte, calle del marqués de Cubas, núm. 5.

MALAGA.—Sr. Rosín y Compañía.

MURCIA.—Sres. Hijos de F. Nolla.

OVIEDO.—Sres. Masaveu y Compañía.

LEON.—Sres. Sobrinos de F. Llamazares y D. José Fernández Rfo.

PALENCIA.—Sres. Hijos de V. Calderón.

PAMPLONA.—El Crédito Navarro.

REUS.—D. Anselmo Espía.

SALAMANCA.—D. Floriano Rodríguez Vega.

SANTANDER.—Banco Mercantil.

SAN SEBASTIAN.—Banco de España (Su cursal).

SEGOVIA.—D. Emiliano Bravo.

SEVILLA.—Sres. Basilio del Camino Hermanos.

TARRAGONA.—Sres. Mangrane ó Hijos de Guix.

TOLEDO.—D. José de Castro y Romero.

VALENCIA.—Sres. Carbonell Hermanos.

VITORIA.—Banco de Vitoria.

ZARAGOZA.—Banco de Crédito.