

# Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.875.

Redacción y Administración,

Madrid 30 de Diciembre de 1903.

Callo de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

## Exquisito Cognac Garnier

### LOS PROYECTOS DEL Ministro de Marina.

En su aspecto general, nos son ya conocidos los proyectos del General Ferrándiz respecto á la organización de los servicios de la Marina, en el objetivo de simplificarlos, darles mayor eficacia adecuándolos á las necesidades de las flotas modernas; especialmente á las de la modesta Escuadra con que España ha de iniciar la reconstrucción de su defensa marítima.

Coinciden esos proyectos en muchos puntos, con ideas de reforma sustentadas en este DIARIO, y en principio, las que abraja el Ministro nos parecen excelentes. Decimos en principio, porque desconocemos los detalles, que aún no están concretados; pero el Sr. Ferrándiz sólo hará hincapié en aquellos de que depende la esencia de su pensamiento, pues en esto su criterio es cerrado y no ha de admitir modificaciones que lo tergiversen.

Para la alta dirección de la Marina intenta el Ministro restablecer con mayores atribuciones el Estado Mayor Central, en forma que pueda comunicarse con el organismo análogo del Ministerio de la Guerra, á fin de preparar armónicamente la defensa nacional, que es forzoso establecer en perfecto acuerdo; así como de la misma manera dirigir la guerra, si á ella hubiese necesidad de llegar; pues es inconcebible, por absurdo, el proceder por separado, como hasta aquí ha ocurrido, en la dirección de las dos defensas, terrestre y marítima, que se completan, y necesitan, por tanto, de la unidad de acción directiva.

El Estado Mayor Central como cerebro de la Administración de la Marina será el productor de ideas para el desenvolvimiento de los servicios militares y de él partirán las iniciativas en este sentido; para lo cual se harán aquéllos depender en absoluto de dicho organismo; que tendrá una sección expresamente dedicada á la información de cuanto ocurre en las Marinas extranjeras, de los adelantos y progresos navales en el mundo, del estado de todos los puertos, vías de comunicación, estaciones carboneras y, en general, de todo lo que convenga saber para la preparación de nuestra defensa naval y su mejor utilización en caso de guerra.

Además, se constituirá un Almirantazgo, del cual formará parte el Jefe del Estado Mayor Central, el Director general de construcciones de buques y el Director general de construcciones de Artillería, ambos como Jefes de los servicios industriales, y el Intendente como el de los servicios económicos. Este Almirantazgo tendrá anexo un Tribunal del mismo nombre, que será la Suprema Corte de Justicia en la Marina, desprendiendo estas altas funciones jurídicas del actual Consejo Supremo de la Guerra, donde hoy se encuentran reunidas desde el año 1878 para el Ejército y la Armada; con cuya medida no se hará más que restablecer un estado anterior de cosas que con gran ligereza y sin ninguna conveniencia del servicio, se desdizo en aquella fecha.

En los Arsenales, ajustándose al criterio que preside en la organización de la Administración Central, se establecerá completo deslinde entre los servicios industriales y militares; y aun entre las construcciones y las carenas, de modo que resulte la responsabilidad técnica perfectamente definida y siempre inspeccionada, pues en las construcciones de buques no es posible por su complejidad, duración y coste, hacerla efectiva á última hora, cuando tienen lugar las pruebas de admisión, pues podría implicar la pérdida de la suma considerable, que representa el valor de los buques modernos.

Por tal razón, y como se hace en las obras contratadas con empresas privadas, el Jefe del Arsenal militar asumirá con los jefes y oficiales á sus órdenes la facultad de las comisiones inspectoras é irá recibiendo por partes las construcciones, sin que por esto coarte la libertad de acción de los encargados de aquéllas; observándose igual procedimiento con las carenas y obras de menor cuantía, que se proyectarán y presupuestarán previamente, á fin de que el cálculo de gastos sea una verdad en todas ocasiones.

El sistema económico de los Arsenales se simplificará en cuanto sea posible y lo permita la absurda ley de contratación del Estado, que pugna con los métodos modernos de la industria y del co-

mercio, y es acaso la causa principal de la demora que experimentan las obras en los Arsenales; pero de todos modos, se ha de procurar en el proyecto del Ministerio ajustar la contabilidad de ellas al sencillo procedimiento de las empresas particulares.

En la parte militar del Arsenal que la constituye, el armamento de los buques ó hablando con más propiedad, su alistamiento, se procurará dar asimismo verdadera eficacia á este servicio, dotándolo de todos los elementos necesarios, como son albiges, remolcadores, gabarras para el embarque de carbón, víveres y municiones, y aun muelles, á fin de evitar en lo posible la tardanza en estas operaciones de tanta importancia en la guerra marítima.

La habilitación de los Arsenales para todos los servicios de construcción, carenas y alistamiento con el material necesario, constituye la primera parte del proyecto de Escuadra que ha de presentar el Ministro y es la base imprescindible de la renovación de la flota, que necesita del *cordón umbilical* de los Arsenales para nutrirse y subsistir con eficacia.

Respecto al personal de la Armada, el Ministro de Marina que forma parte de él y mejor que nadie conoce sus virtudes y sufrimientos, por la precaria situación en que se encuentra al carecer del material flotante necesario para utilizar sus servicios, se propone establecer una completa separación entre los sedentarios de tierra y los activos, abriendo la escala de reserva hasta Capitán de navío de primera clase, lo que permitirá rebajar en cuatro años el límite actual de edad en los diferentes empleos de la escala activa de los Cuerpos militares; y en este punto el pensamiento del Ministro es tan desinteresado cuanto que él será uno de los que por dicha medida habrá puesto fin á su carrera militar, ingresando sin ventaja alguna en la situación de reserva.

Esa medida ha de permitir, además de un movimiento ascensional de mayor juventud, adecuado, de modo más conveniente, las plantillas á las necesidades de la Escuadra y al presupuesto; sobre todo durante el período que sobre éste cargue el exceso de personal que en el primer momento se acumulará en la Escala de la Reserva, que el tiempo, en los sucesivos, se ha de encargar de reducir á sus verdaderos y definitivos límites.

Aunque de presente pueda tacharse que estas determinaciones irrogan un

mayor gasto, no encontramos otro medio hábil de movilizar las escalas y dar al servicio activo en la nueva flota la eficacia imprescindible sino por este procedimiento; tanto más cuanto que dicho gasto no ha de superar en mucho al hoy devenga el personal excedente, y si es preciso destinar gruesas sumas para la renovación del material, no es menos interesante consumir alguna parte de ellas en preparar el personal que ha de darle vida.

Ya en otra ocasión dijimos que la causa de que en la escala activa del Cuerpo general de la Armada se llegue ahora con mayor dificultad á las altas categorías que en los tiempos de la Marina de vela, estriba en que el servicio de los buques exige hoy mayor número de oficiales; y mientras la proporción de estos para con los Capitanes de navío era entonces de seis á uno, en los actuales momentos se puede asegurar que es de veinte; lo que obliga á permanecer en los empleos inferiores tres veces más tiempo que lo que en aquella época ocurría.

Esto sucede en todas las Marinas de las diversas naciones que cuentan con poder naval y cada una de ellas ha ido resolviendo ó está en vías de hacerlo esta paralización de escalas.

El Ministro, en analogía con lo practicado en alguna de esas Marinas, intenta subsanar esta deficiencia creando una escala práctica de oficiales procedente de los Cuerpos subalternos de contramaestros y condestables, que por su incansable vida á bordo, con una ampliación de conocimientos técnicos al llegar á las graduaciones superiores de su actual escala, adquirirán conocimientos suficientes para prestar el servicio de guardias en los buques de guerra, lo que permitirá disminuir las promociones de los oficiales del Cuerpo general, reduciendo la proporcionalidad de su número con las categorías elevadas á una cifra semejante á la que existía en otros tiempos, abriendo así un mayor horizonte de porvenir á la parte facultativa del Cuerpo, destinada y educada para el mando de los buques y de las Escuadras; y al mismo tiempo que se estimula á esas clases subalternas de cuerpos combatientes que tan útiles son á bordo de los buques de guerra, que podrán alcanzar, si son merecedores de ellos, empleos superiores y asegurar decorosamente un retiro bien retribuido al cabo de largos años de servicios, se resuelve un problema de gran transcendencia dentro de la Marina.

De todas suertes nos complacemos en manifestar que los proyectos del General Ferrándiz tienden á dar eficacia á los servicios y estimular á sus servidores, única manera de lograr lo primero;

y que sus planes son muy racionales y en todos sentidos responden á enseñanzas de la experiencia y al conocimiento de las necesidades del servicio naval, tanto en nuestra Marina, como en las extrañas.

## ECOS NAVALES

### Inglaterra.

Se ha dispuesto por el Almirantazgo inglés que se aumente el trabajo de reparaciones en el Arsenal de Chatham, durante el año 1904, y la lista de los buques destinados para esta clase de trabajos, son los siguientes:

El crucero *Argonaut*, á fin de proveerle de un motor que permita subir mecánicamente las municiones de los cañones de seis pulgadas, que dicho buque monta en la cubierta.

El destructor *Charger* también pasará á Chatham, para reconocer el estado de sus calderas, sustituyendo los tubos de dichos generadores, por otros nuevos.

El *Diadem* sufrirá las mismas reparaciones que el *Argonaut*.

Al *Diana* se le desmontarán los cañones de siete pulgadas, sustituyéndolos por otros de seis pulgadas.

Al *Edgar*, además de colocarle un motor eléctrico para las municiones de los cañones de 6 pulgadas, se le sustituirá los cilindros de estos cañones por otros de más simple acción, cuyos resultados han sido muy buenos durante las pruebas á que han sido sometidos.

Al *Edinburgh* se le acondicionarán 12 paños para cargas de cordita, y al destructor *Lee* se le retubarán las calderas.

Terminada la colocación de los cañones en cubierta del *Ramillies*, se le colocarán sus correspondientes casas matas.

Al acorazado *Repulse*, que acaba de llegar del Mediterráneo, se le harán grandes reformas aumentando los campos de tiro de sus cañones, así como también se le aumentará la ventilación en calderas y paños; se le montarán además dinamos y sus correspondientes motores, siendo uno eléctrico para las municiones de los cañones de seis pulgadas.

Al *Resolution* se le aumentará su ventilación en máquinas y se le sustituirá su artillería por otra mucho más moderna de tiro rápido.

Al *Triton* y al torpedero número 72 se le cambiarán las calderas; y, por último, al *Vindictive* se le desmontarán los cañones de cuatro pulgadas, sustituyéndolos por otros de seis.

En una palabra, Inglaterra moderniza su material anticuado, que aún está en disposición de prestar servicio.

### Estados Unidos.

El Contralmirante Rae, jefe del Bureau de máquinas, demostrando un gran interés porque se instalen como motoras las turbinas en los buques pequeños que desahante se construyan, y se espera que el Congreso así lo autorice. Que la ciencia naval concede gran aten-

ción á los adelantos que implica este nuevo motor, lo demuestra la importancia de las experiencias que se verifican en la actualidad en Inglaterra y en Alemania. Los yanquis no quieren ser menos, cuando siempre han sido los más atrevidos para las transformaciones del material de su Marina.

## SONDEOS

### PROFECÍAS E INDISCRECIONES

Por este tiempo, en que el año expira para dejar paso al que le sucede, suelen caer la nieve y las profecías; y ahora, para no faltar á la regla, tenemos ambas cosas: nieve menudita, de esa que tarda en cuajar, pero que ablanda hasta las piedras, y profecías enigmáticas que dicen poco, pero dejan admirar mucho.

Una venerable adivinadora francesa ha sido sometida por su marido, cuya profesión se ignora, al sueño profético, y en presencia de un reportero de la revista Republica, ha hecho revelaciones sensacionales, que han dejado boquiabiertos á los ciegos que han intervenido en las indiscreciones diplomáticas sobre el reparto marroquí y que se figuraban tener ellos solos la exclusiva de las sorpresas.

Hay una diferencia, sin embargo, entre los indiscretos cancelerosos y la madama profetisa, y es que ésta habita estando dormida, sino como una marioneta, al menos como una histérica, ó si se prefiere mejor, como una hipnótica, y aquéllos sueñan despiertos. Pero de cualquier modo el hecho es que hemos llegado á los últimos instantes del año, y no ha faltado el consabido rasgamiento del famoso velo del misterio.

El porvenir se deja sondear y sorprender y horror no es de color de rosa, como le quisieran los que están hartos de calamidades, desastres y catástrofes de todo género. El año que viene, que está al llegar, no será bueno, ni el siguiente, ni el otro. Hasta 1907 no habrá ningún año tranquilo.

La profetisa de autos, como es francesa, se ocupa antes de su tierra, como es natural, que de la ajena, y dice que habrá al otro lado, del nuestro se entiende, de los Pirineos, gravísimos disturbios y un cambio radical, y que delos países fríos, como si dijéramos, del Polo, vendrá un hombre rubio, que se hará el amo de todo aquello, presúmese que del gorro frigio de Loubet y de las llaves, no del Estrecho, que esas son para Inglaterra, sino del Eliseo.

Después habrá una guerra á principios del año cinco; pero que no se sabe entre quienes será, y desastres, y genios encerrados y cosas muy negras, como si saliesen, no del fondo del tintero de un periodista genial, sino de las propias fauces de un loco, que parece ser de lo más negro que se conoce.

Si todo eso sólo tuviese que ver con Francia, aun sintiéndonlo mucho, como buenos vecinos, podría tenernos completamente sin cuidado; pero, ¡vaya usted á saber! Y como lo malo todo se pega, y lo bueno no, hay que vivir alerta, no sea que el hombre rubio nos haga mal de ojo y tengamos algo que sentir.

Por acá, fuera de las supradichas indiscreciones diplomáticas sobre Marruecos, nada negro se vislumbra, como no sea el reparto de los millones de capitalidad otorgados á la villa del Oso y del Madroño, para que los obreros sin trabajo vuelvan lo de dentro á fuera, como quien vuelve un calcetín, á este emporio de videntes de toda especie, que todo lo absorben y consumen.

Las profecías, aun cuando no se cumplen, tienen algo de solemne, por eso no conviene echarlas á mala parte, y, como después de todo,

en la última relación oficial se consignaron las siguientes cifras, que verdaderamente aterran.

	Libras esterlinas.
1.º Reino Unido: Presupuesto del ejército para 1903-1904.....	34.245.000
Fábrica de armas.....	255.000
Presupuesto de marina.....	34.457.500
Total.....	68.957.500
2.º India.—Total de gastos para el ejército 1903-1904.....	17.782.000
Idem íd. para la marina 1903-1904.....	393.200
Total.....	18.175.200
3.º Colonias de la corona:	
Hongkong.....	76.400
Ceilán.....	130.000
Mauricio.....	26.200
Establecimiento del Estrecho de Malaca.....	117.500
Malta.....	5.000
Total.....	355.100
Total general de gastos en un año.....	97.487.500
Total general en francos.....	2.187.185.000

Véase, comparando con estas cifras (verdaderamente fabulosas, lo poco que significa y lo poco que se puede exigir de una organización naval á la que se destinan 31 millones de pesetas. Esto confirma mi aserto de que con las cantidades que consigna nuestro presupuesto no se puede tener Marina militar.

Hablaba antes de los Estados Unidos, y voy á leer algunos datos para continuar mi tarea de convencer á la Cámara de la distancia á que, en punto á defensa naval, nos encontramos respecto de todas las Naciones. El presupuesto de los Estados Unidos, según los últimos informes, es de 100 millones de dólares, ó sea de 500 millones de francos, y con un aumento de 20 millones de dólares, ó sean 100 millones de francos sobre el del año corriente. Datos que rectifican en parte los anteriores, tomados de fuentes de información más inciertas.

En realidad, dice el comentario puesto á estas cifras: dicha suma resulta cuantiosa, pero es necesario gastarla si ha de continuarse el programa de expansión naval. Para las proyectadas estaciones navales de Guantánamo y Bahía Honda, en la isla de Cuba, y para el desarrollo de las que se juzgan necesarias en Filipinas, se necesitan grandes cantidades, habiéndose presupuestado 40 millones de dólares sólo para la estación de Olongapó en dicho Archipiélago. Para alojar 2.000 hombres en dos estaciones de la costa del Atlántico, se han presupuestado 6 millones de francos, destinados á construir dos cuarteles de Marina, y para submarinos ha votado el Congreso un crédito de 2.500.000 francos, y así de lo demás.

El Sr. PRESIDENTE: yo me atrevería á hacer una súplica al orador. Está S. S. examinando los presupuestos de Inglaterra, de Alemania, de los

Diputados? Pues significa una cosa rara, y es que el Sr. Ministro de Marina ha adoptado el papel del empresario Cherubini, en la *Africana*, diciendo: no pago. Y yo creo que esto no está conforme con la seriedad de la política económica que debe presidir en un Ministerio militar, porque se da el caso de que algunos sueldos que estaban en ejercicios cerrados se dejan ahora para incluirlos en un inventario que no sé cuándo se hará, y á un acuerdo de las Cortes, que no sé cuándo vendrá.

Sobre otro particular voy á hablar no más que en síntesis, para someterlo á la consideración del Congreso y mida su importancia. Con efecto, nuestros alumnos de Marina, aquéllos que están destinados para mandar como oficiales, y que cubren la guardia en el puente de eso que llamamos acorazados sin serlo, pero, sin embargo, son barcos de importancia, tienen por toda instrucción práctica naval con este presupuesto que se somete á vuestra deliberación la que vais á oír. Las guardias marinas en el primer año navegan cien días en la *Nautilus*. ¿Sabéis vosotros, Sres. Diputados, lo que es la *Nautilus*? Pues la *Nautilus* es un barquito que costó un escaso puñado de duros en una compra que hizo el malogrado Sr. Villamil para traer aquí proyectiles y municiones de guerra, considerado, muy bien considerado por cierto, que comprar el buque le salía al Estado mucho más beneficioso que pagar el transporte de ese material. Es un buque velero y desprovisto de condiciones para instrucción de los guardias marinas, y es lo único que tenemos como buque escuela, siendo así que como buque de vela ocupa un lugar muy secundario en la época presente.

En el segundo año, no habiendo buque escuela especial, embarcan para práctica en cualquier buque de la llamada Escuadra, y como ésta no ha de navegar más que treinta días, esos únicos días de mar contarán en el segundo año; y para consolarse, en el tercer año en el *Lopanto*, como escuela de torpedos, no navegan nada. De modo que esos oficiales del porvenir navegan en condiciones bien deficientes durante ciento treinta días, y con esa práctica se han de lanzar á los guardias de mar como oficiales.

He visto carta de alguno de esos dignos guardias marinas dirigida á persona de su familia, que lleva entorchados en la bocamanga, lamentándose de todo ello. ¿Qué va á ser, con efecto, de ellos, ni qué responsabilidad puede exigírseles, por ejemplo, el día que se les coloque en el puente de un buque acorazado de los que tiene nuestra Marina, que, aun cuando no anden á 20 millas, se cruzarán seguramente en los mares con otros que lleven esas velocidades?

¿Saben, Sres. Diputados, la serenidad de espíritu que se necesita para que un oficial de marina conserve su aplomo cuando vea que se le echa encima un buque acorazado de primera clase que anda á razón de esas 20 millas? Pues aun cuando él navegue solo á 16 ó 18, un sólo instante de aturdimiento, un momento siquiera de indecisión, puede producir una inmensa catástrofe, en la que además de vidas que se pierdan perderá el Estado un capital enorme, pues por término medio el costo de los buques modernos puede calcularse de 20 ó 25 millones de pesetas, y cuando un oficial navega, llevando bajo sus pies una cantidad de tamaña importancia y en condiciones

la gente se libre para tomarlos ó no en serio, al que lo parezca bien, con su paño se lo coma, sin cuando sea frito de peso, como el que quieren imponer los tahoneros; y al que le parezca mal, que ponga la flecha debajo... y tal día hizo un año.

Abel Smart.

POLÍTICA

INTERINIDAD PELIGROSA

Al nuevo partido de los Sres. Villaverde y Moret le ocurre lo mismo que á la nieve madrileña, la cuesta trabajo cuajar; pero como aquí la gente es muy terca, se obtienen en que cuaje, y ¡quién sabe! acaso lo conseguirán.

Las señales no son esas, sin embargo; porque según personas bien informadas, el tal partido no es hasta ahora otra cosa que un esquema, menos que eso, un sencillo trazo para futuras inteligencias sobre la base parlamentaria.

Esas inteligencias se utilizarán para poner en aprietos frecuentes al Gobierno, si por acaso se cumple el propósito de reanudar las sesiones de Cortes, según se asegura, el 25 de Enero próximo.

El jefe del Gobierno parece que no renuncia á tomarle el pulso á la mayoría parlamentaria, á cuyo efecto, según dice un diario de la noche, presentará incontinenti sus dos famosos proyectos: el de reorganización de la Escuadra y el de la ley municipal.

Villaverde con su mesnada y Moret con sus huéspedes, aceptarán el reto, y tienen por seguro los comentaristas, que ambos proyectos serán rechazados, en cuyo caso ya se sabe ó ya se presume lo que puede ocurrir: una crisis.

Y así se van entreteniéndolo nuestros políticos en levantar y derruir ministerios, por cuyo modo nunca podrá haber unidad de acción, ni en lo administrativo, ni en lo militar y naval, ni en lo económico, ni en nada.

¿Qué se logra con esto? Debilitar las energías nacionales, desvirtuar la obra de reconstitución, perturbar la Hacienda, destruir el crédito; en una palabra, retroceder ó ir a la zaga.

Como los hechos se imponen con su influencia avasalladora y ya es imposible deshacer lo hecho, llegará el momento del choque parlamentario, y resultarán imposibles los conservadores.

Una política en sentido democrático podría resolver todas las dificultades, pero los conservadores no se resignan á caer antes de los plazos reglamentarios, quieren, como se suele decir, apurar la coñilla, y ni hacen ni dejan hacer.

La primitiva fracción Silvela-Dato no conviene que puedan gobernar las que le han sucedido; la fracción Villaverde-García Aliz no permite que su antecesor y su sucesora puedan realizar su respectivo programa y de todo esto resulta un estado de inseguridad y zozco que ni aprovecha al partido gobernante, ni favorece á la Monarquía, ni satisface al pueblo.

De una manera ó de otra, es necesario que el sosiego público que semeja una paz parlamentaria concluya; que entre el país y entre los partidos y con ellos el régimen, en un período de normalidad.

Desde que Cánovas y Sagasta dejaron de existir, y desde que la Razoncía consideró terminada su misión, está la nación española en una interinidad política sumamente peligrosa; y por bien de la patria se debe procurar que semejante situación termine, y se utilicen todos los elementos sanos para realizar la gran obra de la regeneración nacional.

Los principales puertos marítimos y fluviales de Alemania, según reciente clasificación, son los siguientes:

TRÁFICO MARÍTIMO

PUERTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES DE ALEMANIA

En primer término Hamburg, con un movimiento de 15.000.000 de toneladas. El tráfico está allí constituido, principalmente, por las hulas (2.800.000 toneladas), los cereales, (1.900.000) azúcar, arenaques, sal, cemento, petróleo, madera, café, arroz, hierro bruto, algodón, lana, etcétera.

Después Bremen, con un movimiento de 4.000.000 de toneladas, constituido, principalmente, por cereales, lana, arroz, grasas, hulas, tabaco, etc.

Luego Stettin, con 3.000.000 de toneladas, (hulas, minerales, cereales, azúcar, mármoles, madera, cal, arenaques y cemento.)

Sigue á los anteriores Dantzig, con 1.500.000 toneladas. Los principales artículos de exportación son: maderas, azúcar y cereales; y los de importación, hulas y minerales.

Por último Emden, con 1.000.000 de toneladas. Entre los puertos fluviales merecen citarse Duisburg y Ruhrort en la desembocadura del Ruhr en el Rin, que tienen el mayor tráfico, en conjunto unos 13.000.000 de toneladas, principalmente hulas, hierros, cereales y madera; este es el mayor movimiento fluvial, en un solo sitio, del mundo entero.

La parte de Duisburg ha sido de 6.600.000 toneladas, (importación: hulas, cereales, mármoles, sal y petróleo y exportación: maderas.)

Luego Berlín, con un tráfico de 5.530.000 toneladas, y cuya exportación es casi nula, pero cuya importación se compone en su mayor parte, de mármoles, arena, hulas y cereales.

Es digno de notar que, desde hace diez años, el movimiento fluvial de Berlín, ha permanecido estacionario, á pesar del rápido aumento de la población. Los alemanes atribuyen este fenómeno á la mala disposición y á la insuficiencia del puerto de Berlín.

Para terminar, se debe citar Magdebourg, con 2.000.000 de toneladas (grasas, azúcar, cereales, hulas y forrajes) y por último, Breslau con 1.000.000 de toneladas (hula, azúcar, cereales, grasas, etc.)

Estos dos últimos puertos tendrían mayor movimiento si no tuviesen que soportar la competencia de los ferrocarriles cuya administración, por medio de tarifas reducidas, devuelva gran parte de las mercancías de las vías del Elba y el Oder.—X.

La portería de Marruecos

Como quien arroja migajas de pan á los peces de un estanque, se han lanzado á la expectación pública las llamadas indiscreciones diplomáticas, acerca del reparto de Marruecos, que se ha encargado de propagar la prensa francesa.

Inmediatamente ha surgido el mentís y la rectificación oficial, pero el efecto que se buscaba se ha conseguido, que es despertar la atención del país hacia esos problemas y presentarlos inopinadamente al estudio de las partes interesadas.

No está hecho todavía el reparto de Marruecos, pero se vislumbra, se advierte, se presume ya cómo se hará; y España vuelve á ser objeto de promesas deslumbradoras que el tiempo se encargará de desmentir, como sucedió con lo del Muni.

Pero si el reparto de Marruecos no está hecho, casi se puede dar por consumada la cesión por parte de España á Alemania, de una estación carbonera y al mismo tiempo se contraen compromisos de gran responsabilidad para el futuro.

Si esas indiscreciones diplomáticas sobre el reparto marroquí son un *ballon d'essai*, bien se advierte que no sale España, aun cuando otra cosa parezca, todo lo bien librada que se presume.

Como una concesión, se deja fuera de litigio «la ciudad y lo que pudiera llamarse la península de Ceuta», cosa de que ni siquiera se debía hablar, porque ni en hipótesis se puede admitir que pueda entrar en las combinaciones diplomáticas del reparto.

Tanger, que es casi una ciudad española, quedará bajo la garantía internacional, ¿Puede satisfacer esto á España? Se pretende hacer creer que Inglaterra apetece á Tanger y que se consigue libertar á esa plaza de caer bajo el exclusivo dominio inglés; pero eso no es más que una añagaza para estorbar que sea de España como correspondría.

Esto implica, además, el peligro futuro para nuestro litoral meridional. Preponderando en Tanger la influencia extranjera y no la española, toda la costa, desde Huelva á Málaga, sería esclava de la influencia comercial extranjera.

A más de esa ganga, habría de llevarse adelante ese reparto hoy hipotético, lo no menos grave de comprometerse España á abrir, en la parte que se le reconozca, al comercio de todas las naciones y sobre la base de la igualdad comercial, la puerta á todas las ambiciones europeas.

¡Bonito papel! A España se lo reconoce lo suyo, se la expulsa de Tanger, que es casi española y se la nombra portera mayor del territorio marroquí, que otros monopolizan. Y todavía hay quien dice, que el cuadro que dejan entrever esas indiscreciones acerca del reparto de Marruecos, es realmente tentador.

Efectivamente, lo es para Francia, que asegura su influencia y dominio; para Inglaterra, que afirma su comercio; para Alemania, que consigue una estación carbonera; pero no para España, que sólo obtiene... la portería de Marruecos.

Terminada con la Real orden que ayer publicamos la cuestión pendiente entre los Ingenieros de la Armada y el Sr. Torres Cartas, los representantes de éstos y los del Sr. Luaces concitaron en la tarde del lunes las condiciones de un encuentro personal que debía verificarse entre dichos señores, á piñata, con el fin de zanjar la cuestión á que dieron lugar dos comunicados del Sr. Luaces publicados en *El Imparcial*.

La cuestión Torres Cartas

El lance debía efectuarse al mediodía de ayer, pero á las diez de la mañana, el Sr. Torres Cartas recibió un aviso del Gobernador, rogándole que fuera á verle. Con la natural sorpresa acudió el Sr. Torres Cartas al despacho del Gobernador, quien le rogó diera su palabra de que no se efectuaría el lance concertado, á lo que aquél, procediendo con la corrección requerida en estos casos, contestó que no solamente no podía dar la palabra que se le pedía, sino que rogaba al Gobernador no le hablase más de un asunto en cuyo fondo no podía entrar, desde el momento en que había delegado amplios poderes para su resolución en sus representantes.

En vista de esto, el señor Conde de San Luis continuó sus gestiones por otro lado. Confirió con el Sr. Luaces; llamó más tarde á representantes de una y otra parte, y al fin consiguió, después de varias entrevistas, que la cuestión tuviera término satisfactorio.

En virtud de este acuerdo, se redactará un acta, en la que la representación del Sr. Luaces hará constar que éste, en vista de las resoluciones oficiales que han mediado en este asunto, no tiene inconveniente en retirar cuanto pueda haber de ofensivo en los comunicados, origen de esta cuestión.

No es, por tanto, exacto, que la solución de este asunto, sea debida, como dicen algunos periódicos, á haberse dado por una y otra parte palabra de honor de que el lance no se verificaría.

Tenemos motivos para creer que, como ya en otra ocasión dijimos, el Cuerpo de Ingenieros no adoptará ninguna de las resoluciones que suponen algunos colegas, pues la opinión en los Departamentos, no es favorable á esas actitudes.

Una revista marítima francesa, ocupándose del programa naval de Francia, que debe estar ejecutado por completo en 1906, calcula el estado de las fuerzas navales de las principales potencias en la citada fecha, sin incluir en la lista los buques de guerra inferiores á 5.000 toneladas.

Inglaterra podrá poner en línea 59 acorazados (54 de un desplazamiento superior á 10.000 toneladas) y 70 cruceros de primera clase, de ellos 23 protegidos.

Francia tendrá 32 acorazados (29 de más de 10.000 toneladas), 23 cruceros acorazados y cinco protegidos.

Rusia dispondrá de 25 acorazados y 13 cruceros; los Estados Unidos, de 20 acorazados y 16 cruceros de primera clase; Alemania, de 38 acorazados (18 superiores á 10.000 toneladas) y 11 cruceros; Italia, 15 acorazados y seis cruceros, y el Japón, de siete acorazados y seis cruceros.

Servicio telegráfico

BAQUES DE GUERRA

Ha fondeado en este puerto la fragata sueca de guerra *Saga*, habiendo cambiado con la plaza los saludos reglamentarios. Espérase una Escuadra norteamericana, compuesta de seis buques.

CRUCERA INGLÉS

En la primera decena de Febrero llegará á este puerto el crucero inglés *Yris*, escuela de Guardias-marinas. Permanecerá aquí hasta principios de Marzo y después visitará otros puertos de las Baleares.

PIO X Y EL EMBAJADOR DE ESPAÑA

Su Santidad Pio X ha recibido hoy al Embajador de España cerca de la Santa Sede. El Ministro de la Guerra, marroquí.

En la mañana de hoy ha salido en ferrocarril para Brindis el Monabdi. En dicho puerto volverá á tomar el vapor siguiendo á Alejandría. Antes de marchar telegrafió al Ministro señor Delcassé, dándole gracias por el cordial recibimiento de que ha sido objeto y reiterándole su amistad.

NUOVO EMBAJADOR RUSO

El nuevo Embajador de Rusia Sr. Nelidoff,

ha entregado al Presidente Sr. Loubet sus cartas credenciales y ha reiterado su sincera amistad y el interés del Zar por Francia y su deseo de estrechar los vínculos que unen á los dos países, cuya alianza es garantía de sus muchos intereses y de la conservación de la paz.

Huelga que termina

Los obreros panaderos han decidido suspender la huelga hasta el 17 de Enero próximo, á fin de gestionar la libertad de aquellos de sus compañeros detenidos con motivo de los desórdenes promovidos días pasados en esta capital.

La cuestión Torres Cartas

Terminada con la Real orden que ayer publicamos la cuestión pendiente entre los Ingenieros de la Armada y el Sr. Torres Cartas, los representantes de éstos y los del Sr. Luaces concitaron en la tarde del lunes las condiciones de un encuentro personal que debía verificarse entre dichos señores, á piñata, con el fin de zanjar la cuestión á que dieron lugar dos comunicados del Sr. Luaces publicados en *El Imparcial*.

El lance debía efectuarse al mediodía de ayer, pero á las diez de la mañana, el Sr. Torres Cartas recibió un aviso del Gobernador, rogándole que fuera á verle. Con la natural sorpresa acudió el Sr. Torres Cartas al despacho del Gobernador, quien le rogó diera su palabra de que no se efectuaría el lance concertado, á lo que aquél, procediendo con la corrección requerida en estos casos, contestó que no solamente no podía dar la palabra que se le pedía, sino que rogaba al Gobernador no le hablase más de un asunto en cuyo fondo no podía entrar, desde el momento en que había delegado amplios poderes para su resolución en sus representantes.

En vista de esto, el señor Conde de San Luis continuó sus gestiones por otro lado. Confirió con el Sr. Luaces; llamó más tarde á representantes de una y otra parte, y al fin consiguió, después de varias entrevistas, que la cuestión tuviera término satisfactorio.

En virtud de este acuerdo, se redactará un acta, en la que la representación del Sr. Luaces hará constar que éste, en vista de las resoluciones oficiales que han mediado en este asunto, no tiene inconveniente en retirar cuanto pueda haber de ofensivo en los comunicados, origen de esta cuestión.

No es, por tanto, exacto, que la solución de este asunto, sea debida, como dicen algunos periódicos, á haberse dado por una y otra parte palabra de honor de que el lance no se verificaría.

Tenemos motivos para creer que, como ya en otra ocasión dijimos, el Cuerpo de Ingenieros no adoptará ninguna de las resoluciones que suponen algunos colegas, pues la opinión en los Departamentos, no es favorable á esas actitudes.

LA MARINA MILITAR DEL MUNDO EN 1903

Una revista marítima francesa, ocupándose del programa naval de Francia, que debe estar ejecutado por completo en 1906, calcula el estado de las fuerzas navales de las principales potencias en la citada fecha, sin incluir en la lista los buques de guerra inferiores á 5.000 toneladas.

Inglaterra podrá poner en línea 59 acorazados (54 de un desplazamiento superior á 10.000 toneladas) y 70 cruceros de primera clase, de ellos 23 protegidos.

Francia tendrá 32 acorazados (29 de más de 10.000 toneladas), 23 cruceros acorazados y cinco protegidos.

Rusia dispondrá de 25 acorazados y 13 cruceros; los Estados Unidos, de 20 acorazados y 16 cruceros de primera clase; Alemania, de 38 acorazados (18 superiores á 10.000 toneladas) y 11 cruceros; Italia, 15 acorazados y seis cruceros, y el Japón, de siete acorazados y seis cruceros.

De modo que si llegase el caso de una conflagración general, las potencias marítimas del mundo podrían poner en línea 330 buques de guerra de gran tonelaje.

CUENTO

LOS AMIGOS

Ernesto Savonot tiene que pagar una letra de 500 francos y le faltan 300 para cumplir su compromiso.

Da cuenta del caso á su mujer, y madame Savonot le contesta en estos términos: —No te amilanes por tan poca cosa. Encontrarás fácilmente ese dinero, pues tenemos muy buenos amigos que no tendrán inconveniente en prestártelo.

—Tanto más, cuanto que el préstamo será por unos cuantos días.

—Vé á ver á los Durn y saldrás en el acto del apuro.

Savonot no ha perdido dinero á nadie en su vida y está acostumbrado, temeroso del paso que va á dar.

Sin embargo, se dirige presuroso á casa de su amigo Durn, que ocupa una buena posición en el comercio y con él mantiene íntimo trato.

—¡Ah! —exclama Durn al verle.—¿Qué vientos le traen á usted por esta casa? —Vengo á pedirle á usted un favor.

—Con muchísimo gusto. ¿Necesita usted mi carruaje? —No, muchas gracias. Tengo que pagar mañana una letra, y como me faltan 300 francos, vengo á pedirselos á usted.

—Le agradezco á usted en el alma que haya usted pensado en mí.

—Se los devolveré á usted dentro de unos días.

—Eso es lo de menos. La cuestión es que en este momento no me es posible complacer á usted. Ayer envié á mi criado todo el dinero que tenía en caja, para que me comprara una casa de campo que estaba en venta. Crea usted que lo siento de veras. Mi mujer se va á poner furiosa conmigo.

—Díjeme el haber molestado á usted... —Nada de eso. Si hubiese usted venido ayer, hubiera podido servirle. ¿Y cómo sigue madame Savonot? —Bien, gracias—dijo Ernesto, el cual se retira sumamente disgustado.

—¿Será verdad—se pregunta el pobre hombre—que no se tienen amigos más que cuando no se necesitan? Savonot se dirige á casa de Beauvert, en la seguridad de que éste le prestará el servicio que vá á pedirle.

Le recibe madame Beauvert, la cual le dice: —¿Usted por aquí? —Sí, señora; y su marido de usted? —Está fuera, pero no tardará en venir. ¿Quería usted algo? —Sí, tengo que pedirle un favor.

—Supongo que se lo hará á usted con mucho gusto.

—Así lo creo. Me faltan 300 francos para pagar una letra... y venía á pedirselos.

—¿Cuánto tiempo que mi marido no esté en casa? Ya sabe usted que las mujeres no tenemos dinero... —Sí, sí, comprendo... —Mi marido tiene la llave de la caja. Ya sube la escalera y voy á decirle que está usted aquí.

Madame Beauvert corra al encuentro de su esposo y le dice al oído: —Savonot ha venido á pedirte dinero. Dile que no tienes un céntimo.

—Puedes estar tranquila—contesta el marido.

Beauvert tiende la mano á su amigo y exclama: —¡Mi querido Savonot! ¡Cuánto me alegro de verte! —Vengo á pedirte un favor. Necesito que me prestes 300 francos por algunos días.

—No prosigas. Mi mujer ha pagado esta mañana la cuenta de su modista y no me quedan en la caja más que 50 francos.

—¡Siempre lo mismo!—dice Savonot suspirando.

—Si hubieses venido hace dos días habría podido servirte. Ya sabes que lo hubiera hecho con muchísimo gusto. Pero ahora no es cosa de ofrecerte 50 francos... —No, no, adiós—dice Savonot, el cual se retira acompañado de Beauvert hasta la puerta.

Savonot está aterrado y se pregunta si es juguete de una horrible pesadilla.

Al pasar por delante de un restaurant, de cuyo dueño es amigo, entra y pregunta por el dueño del establecimiento.

Son las tres de la tarde y el restaurant está vacío.

Madame Lefour, que está en el mostrador, va en busca de su marido, el cual se presenta á los pocos instantes.

—¿Qué desea usted, amigo mío?—dice á Savonot.

—Vengo á pedirle á usted un favor. Deseo que me preste usted por unos días 300 francos que me faltan para pagar una letra.

—Hace dos horas que he pagado una de 2.000 y no me queda ni un céntimo en casa. Si supiera qué mal anda ahora el negocio! —Pero es que la gente no como?—preguntó Savonot.

—Sí, pero con mucha economía. Ya no se gana aquí lo que en otro tiempo.

Si hubiese usted venido esta mañana... —Veo que en el caso en que yo me encuentro hoy que acudir siempre un día ó algunas horas de anticipación! ¡Ahí, pues, amigo Lefour!

—¡Adiós! ¡Crea usted que siento en el alma no haberle podido servir como hubiera yo deseado!

Savonot visita á diez ó doce amigos, y en todas partes obtiene el mismo resultado negativo.

—¡Esta lección—dice para sí Savonot—vale mucho más rue los 300 francos.

Al pasar por el boulevard tropieza con un individuo, el cual exclama al verlo: —¡Calla! ¡Eres tú, Savonot! ¡Cuántos años sin vernos!

El desconocido es un fotógrafo, condiscípulo de Savonot, con quien éste no mantiene trato alguno.

—Como tienes buenas relaciones no vas nunca á verme—dice el fotógrafo—y pareo como que desdénas mi amistad.

—Pues te aseguro que de nada (me sirven esas relaciones. Necesito para mañana

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

Table with columns for FONDOS PÚBLICOS and PRECIO. Lists various bonds and their prices, including 'Fin corriente', 'Fin próximo', and 'Bolsin'.

Diarrreas. Vómitos. Gastralgia. SALICILATOS DE BISMUTO Y CERIO ESPINAR. Conocidos por los principales Médicos de España...

Disenteria ó Diarrea crónica, Dispepsias, Cáncer del Estómago, Vómitos de las embarzadas, Diarrea de los tísicos, Gastralgias, Cólera infantil, Fiebre biliosa y otros muchos padecimientos del estómago y vientre.

Al por mayor: Laboratorio de J. G. Espina SEVILLA. Pídase en todas las Droguerías y Farmacias.

DIARIO DE LA MARINA Oñinas: Veneras, 5. MADRID

Table with columns for Precios de suscripción, UN MES, TRIMESTRE, SEMESTRE, UN AÑO. Lists subscription rates for Madrid, Provinces, and other regions.

ANUNCIOS. Cuarta plana... Reclamos... Noticias... PUNTOS DE VENTA. Almería, Barcelona, Ferrol, Vigo, Cádiz, Cartagena.

Espectáculos para mañana. Real.—A las 9.—(Despedida de la Carlota). La Bohemia. Español.—A las 8 y 3/4.—Mancha que limpia. Comedia.—A las 9.—Ceno con mi madre.

para repartirse el Imperio de Marruecos. No desuicida el Gobierno español, según ha asegurado el Sr. Maura, la defensa de los importantes intereses morales y materiales que nuestro país tiene en el mencionado Imperio...

Satisfacción a prueba de disgustos. El Gobierno y especialmente los señores Maura y Sánchez Guerra, están satisfechos por haberse efectuado sin grandes contrariedades los nombramientos de Alcaldes.

Consejo de Ministros. A las cinco de la tarde ha comenzado en la residencia del Consejo de Ministros, presidido por el Sr. Maura. Según éste ha manifestado, el Consejo carecerá de importancia, pues su celebración tiene principalmente a preparar el que mañana se celebrará en Palacio.

PORTUGAL. Comunican de la frontera portuguesa a la Agencia Fabra: «Parece que se ha desistido de nombrar al Rey D. Alfonso Comandante honorario de un regimiento de Infantería portuguesa...

NOTICIAS. En el regío Alcázar han comenzado los preparativos para el alojamiento de S. A. la Infanta doña Paz, su esposo D. Fernando de Baviera y sus hijos D. Fernando, D. Adalberto y doña Pilar.

SUICIDIO DE UN CAPITÁN

Ayer mañana se suicidó en Miranda el Capitán de Artillería del tercer montado, de guarnición en Burgos, D. Gonzalo Souza. El suicida llegó ayer mismo a dicha población, procedente de Francia, y desde la estación se dirigió a una fonda, en la que, después de escribir varias cartas, se disparó un pistoletazo que le produjo la muerte instantáneamente.

Centro del Ejército y de la Armada. ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES. Los Señores Socios del Centro del Ejército y de la Armada que desean matricular en las clases que sostiene dicha Sociedad, á sus hijos, hermanos ó sobrinos, podrán verificarlo hasta el día 6 de Enero próximo...

Teatros

El próximo viernes, con motivo de la festividad del día, se verificará una escogida función de tarde, representándose la preciosa comedia El secreto de Policinela, la obra magistral de Pierre Wolff, que tan grandioso éxito obtuvo en París...

Ultimos telegramas. (DE LA AGENCIA FABRA) Prohibición del gobierno turco. El gobierno de la Sublime Puerta ha prohibido la venta de toda clase de terrenos próximos á la frontera cuando los compradores no sean súbditos otomanos.

Información de Marina. Sanidad de la Armada. Ha quedado constituido el tribunal de oposiciones para ingreso en el Cuerpo de Sanidad de la Armada. Dicho tribunal lo forman el Excelentísimo Sr. D. Angel Fernández Caro y Novillos, presidente; D. Emilio Soler y Catalá, vicepresidente; D. Tomás del Valle y Ortega y D. Federico Montalvo y Peró, vocales; D. Nemesio Fernández-Cuesta y Porta, vocal-secretario; y D. Enrique Mateo y Barceiros, vocal-supLENTE.

Información política. Decretos de Marina. El Ministro de Marina ha puesto esta mañana á la firma del Rey, los siguientes decretos: Promulgando la ley por la que se concede el ascenso á los segundos Tenientes de Marina, á los tres años de efectividad. Disponiendo cese en el cargo de Subsecretario del Ministerio de Marina, el Capitán de navío de primera clase, D. José de la Puente.

el Gobierno ha enviado órdenes secretas á fin de que las tropas del litoral estén preparadas á marchar á Panamá al primer aviso. Tres transportes de guerra han sido alistados para hacerse á la mar.

Tokio 29. Anoche se han publicado cuatro decretos relacionados con las actuales circunstancias. El primero concede al Gobierno créditos ilimitados para la defensa militar; el segundo refuerza la intervención oficial del ferrocarril de Saul á Fusan; el tercero organiza los cuarteles generales militares del Imperio en tiempo de guerra, y el cuarto crea un comité especial de guerra.

LA CUESTIÓN DE LA PESCA EN LA CORUÑA

Se ha confirmado la solución del conflicto originado con motivo de la pesca con dinamita, cuyo procedimiento venían empleando algunos jéneros. Los tripulantes de traineras que protestaron contra tal abuso se han reunido el domingo último, y en vista del resultado satisfactorio de sus gestiones con las autoridades y corporaciones oficiales y particulares, acordaron continuar saliendo á la mar.

Desde Berlín comunican que ha fundado en Hamburgo el vapor «Córdoba», procedente de Santos (Brasil). Cuando ya llevaba descargada gran parte de los bultos que con lucía, fué necesario suspender la operación por haberse descubierta á bordo muchos centenares de ratas muertas.

En las Cámaras francesas. (POR TELEGRAMA) Paris 29. Cámara de los Diputados. En la sesión de la mañana se desecha, á petición del Ministro Sr. Valle, por 381 votos contra 185, la enmienda del Sr. Gautier, para que alcance la amnistía á los sentenciados por el Tribunal Supremo, y se aprueba en votación ordinaria el proyecto de amnistía, conforme lo fué por el Senado.

Información de Marina. Sanidad de la Armada. Ha quedado constituido el tribunal de oposiciones para ingreso en el Cuerpo de Sanidad de la Armada.

RESTOS GLORIOSOS. Según leemos en nuestro estimado colega el Herald, los restos del valeroso Capitán Las Moréas, cuyas hazañas, como las de sus valientes soldados del destacamento de Baler, no se han olvidado ni se olvidarán entre nosotros, serán pronto trasladados á España, cuyo honor puso tan alto en Filipinas.

RESTOS GLORIOSOS. En la reunión, de que ya dimos cuenta, celebrada en Manila, con el meritorio propósito de repatriar los despojos de nuestros compatriotas encontrados en Cavite, el Sr. Romero Salas, en representación de D. Trinidad Jurado, leyó una carta de la viuda del Capitán Las Moréas, solicitando que fueran trasladados á la patria los restos de su esposo, al mismo tiempo que se efectuaba el embarque de los hallados á bordo del Reina Cristina.

RUSIA Y EL JAPON. (POR TELEGRAMA) Nueva York 30. Según comunican de Chicago, agentes de los Gobiernos de San Petersburgo y Tokio han hecho en aquella ciudad grandes compras de ganado vacuno. Los del Japón han adquirido además harinas y contratado muchas toneladas de carbón.

RUSIA Y EL JAPON. (POR TELEGRAMA) Nueva York 30. Según comunican de Chicago, agentes de los Gobiernos de San Petersburgo y Tokio han hecho en aquella ciudad grandes compras de ganado vacuno. Los del Japón han adquirido además harinas y contratado muchas toneladas de carbón.

300 francos y todos mis amigos se han negado á prestármelos. Y por qué no has pensado en mí Pedro como yo nada significo... No me abrumes, por Dios, te lo ruego! Vámonos á casa. Mi mujer se alegrará mucho de verte, y mucho será que no encuentre en algún cajón de mi armario la cantidad que necesitas.

Las averías del «Alfonso XIII.» El vapor correo Alfonso XIII, de la Compañía Transatlántica, que salió el día 29 de la Coruña para Habana y Veracruz, volvió á aquel puerto de arribada forzosa, á consecuencia de una importante avería que sufrió en sus calderas. El primer maquinista de dicho buque, don Manuel Sollozo, ha hecho constar en la prensa coruñesa, para desvirtuar las primeras noticias que circularon acerca del percance ocurrido al Alfonso XIII, lo siguiente:

1. Que las averías, cual se ha comprobado por personas peritas, consisten en la depresión de algunas planchas de siete, y no de 18 hornos de los 18 de que consta la máquina, todos los que, como de ordinario, funcionaban al ocurrir el inesperado accidente, siendo inexacto que el buque permaneciese parado una hora para dar tiempo á que dos de aquellos se calentasen.

2. Que es asimismo incierto que él se opusiese á salir de puerto, sin que antes se hubiesen determinadas reparaciones en la maquinaria, las cuales mal podía poderse efectuar, ni aún advertir ó señalar, cuando nada indicaba la deformación de las almidadas planchas, surgida de improviso á las 22 horas de la partida. El accidente ha sido tanto más extraño cuanto que el barco sufrió en el mes de Marzo último un recorrido radical, especialmente en sus máquinas y calderas y el señor Sollozo es uno de los maquinistas más antiguos y acreditados de la Transatlántica.

3. Que pronto como la dirección de la Compañía tuvo noticia de la arribada, dispuso que la correspondencia fuese trasladada al primer vapor rápido que pasase por Coruña y mandó que el vapor Ciudad de Cádiz saliese inmediatamente del puerto de este nombre para sustituir al Alfonso XIII, sin perjuicio de que los pasajeros que no quisieran esperar la llegada del Ciudad de Cádiz sean transportados á su destino en otros barcos por cuenta de la empresa.

4. Que el Ciudad de Cádiz irá con técnicos con objeto de apreciar las averías del Alfonso y determinar si podrá llegar á Cádiz marchando obra de los hornos. En caso afirmativo allí se le harán las reparaciones precisas, y de no ser posible esto zarpará para Ferrol.

5. Que algunos de los pasajeros han desistido de continuar el viaje á América, quedándose en la Coruña.

6. Que el Alfonso XIII completamente descargado y por tanto más ligero, saldrá mañana para Cádiz. Sólo en el caso de que esto resultase difícil de efectuar iría dicho buque á Ferrol.

# VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET, S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCHANTS, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CÁNONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).  
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).  
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Orayford.  
Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).  
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.  
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).  
Laboratorio de cartuchería en Dartford.  
Fábrica en North Kent para proyectiles.  
Polígonos de Eakmeals y Eynstori.

## IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJEROS, GILÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURDEOS.

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

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

### REVISTA

De Legislación Universal y Jurisprudencia española.—La más económica y completa de cuantas se publican, 12 pesetas al año. Pídanse prospectos y números de muestra a la Administración, San Bernardo, 58, Madrid.

Biblioteca Económica del Abogado.—En 12 tomos—que encarnan en total, costarán de 40 a 44 pesetas—se tendrá toda la legislación y jurisprudencia civil, penal, procesal e hipotecaria; el Derecho foral, el internacional, el político y el orgánico. Van publicados ocho tomos. Pídanse prospectos a la Administración, San Bernardo, 58, Madrid.

## Dr. Morales

35 años especialista en aflicciones, venéreo, esterilidad e impotencia. Carretas, 30, principal, Madrid.

## A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1857. Berlin-Tegel. 5.000 operarios.

Calderas de vapor

de todos los sistemas y tamaños

20.000 construidas.

Máquinas de vapor

horizontales y verticales

de todos tamaños

5.500 construidas.

Bombas

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

Máquinas frigoríficas y de hielo

del sistema de compresión de ácido sulfuroso para fábricas de cerveza, mataderos, etc.

Representante:

Carlos Hinderer

Génova, 6.—MADRID

CHOCOLATES FINOS

CAFÉS AROMÁTICOS

VENANCIO VAZQUEZ

DESPACHO, CUATRO CALLES

## ¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

El Anaglypta Artículo decorativo de gran renombre, desconocido en España, ha sido importado exclusivamente por esta casa.  
Para el decorado de techos sustituye ventajosamente a la esmalta, cartón piedra, etc., etc.  
Para frisos de Comedores, Despachos, Recibimientos y Escuelas, es más conveniente que la madera ó el linóleo.  
Se coloca en blanco, decorándose a satisfacción del cliente, resultando los colores con tal tersura y brillantez como no se consigue con ninguna otra materia.  
No pesa, no se abre y se coloca con gran rapidez.  
Interesa sea conocido por las personas de buen gusto, en la seguridad de que sus condiciones económicas y de estética hacen que sea preferido para el decorado de lujo.

EL ANAGLYPTA sólo se vende en el almacén de papeles pintados de R. Rebolledo. 22, Arenal, 22. Teléfono, 361.

## Influencia del poder naval en la Historia

por A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

y D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente. Forma un volumen en 4.ª de 750 páginas.

PRECIO: 1250 PESETAS



Este Boletín, que se publica y reparte gratuitamente por la Comisión Ejecutiva de la Junta permanente de FOMENTO NAVAL, se sirve a todo el que lo solicite de la Secretaría de la Junta, en el Ministerio de Marina. Publicará todo lo respectivo al SEGUNDO CONGRESO NAVAL que se celebrará en Madrid el 17 de Mayo de 1904, y cuyas sesiones inaugurará S. M. el Rey D. Alfonso XIII.

## LA FORTUNA

chocolates selectos.—Cafés finos.

En botes de 100 y 200 gramos.

De venta en 78 establecimientos de esta corte y en 992 en provincias.

Fábrica y Oficinas: Caracas, 7, Madrid.

## TÓ NICO GENITALES

DEL DR. MORALES  
Cilindros pildoras para la segura curación de la debilidad, esperma, impotencia, matorrea y esterilidad.  
Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el asombro de los enfermos que los usan. Venta en las principales boticas a 80 reales caja, y por correo.

Doctor MORALES, especialista.  
Carretas, 39.—MADRID

## ELECTRICIDAD

Fonógrafos

y

GRAMOFONOS

## UREÑA

Barquillo, 14 y Saeo, 1.

Madrid

Materia 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 Cuerpo.—El Electrolherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y diafragmas Bettini.—Gramófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios a

UREÑA

SE HACEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saeo, 1.—MADRID

## AVISO

En los talleres del

DIARIO DE LA MARINA

se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía.

A los suscriptores del DIARIO se les otorgan precios más módicos aún de los consignados en la tarifa general.

## SERVICIOS

DE LA

## COMPANÍA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, 6 sean: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

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

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combinaciones por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cruceos puerto admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Caripano Trinidad y Guayana, con trasbordo en Curaçao.

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 19 de Valencia, el 19 de Alicante y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

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

LINEA DE TANGER.—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.

## BANCO DE VALENCIA

CAPITAL SOCIAL: 10.000.000 DE PESETAS

CUENTAS CORRIENTES

Descuentos, préstamos y negociaciones, giros

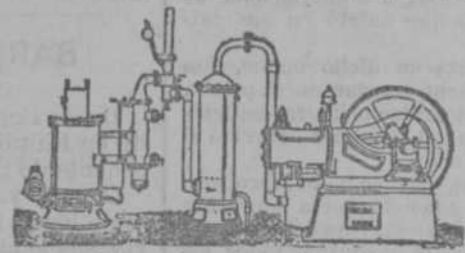
Compra y venta de valores del Estado e industriales

Y CUANTAS OPERACIONES SE RELACIONAN CON LOS ASUNTOS BANCARIOS

## Nuevo Motor „Benz“ á gas pobre

desde 4 á 150 caballos.—Aplicable a todas las industrias.

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 centimos.



La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

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

RICHARD GANS, Princesa, 65, Madrid.

## ASTILLEROS DEL NERVION

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.

Máquina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Materia para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

## Acieries et Forges de „Firminy“

(LOIRE, FRANCIA)

Productos para la Industria, el Comercio, la Agricultura, Ferrocarriles, Tranvías, Mina, etc.

ACEROS FINOS DE CRISOL

Nueva marca especial: „ECLAIR“ para herramientas.

MATERIAL PARA GUERRA Y MARINA

(Fabricación corriente para la Marina de guerra francesa).

Representante en Madrid: Goya, 37.—A. CERVERA

## EL ESCUDO DE BARCELONA

Completo surtido en ropas hechas para caballero y niños con precios económicos y fijos. Depósito exclusivo de los chaquetones y rusos de Palma de Mallorca.

PRECIADOS, 21 Y 23