

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.083

Redacción y Administración,

Madrid, Martes 6 Septiembre de 1904.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

LA ESCUADRA DE INSTRUCCIÓN

Es preciso deshacer en el país y aun en la misma Marina, pues dentro de ella ha habido quien también ha caído en él, un gran error, cual es el de que los barcos que poseemos, inadecuados para la guerra moderna, no sirven para nada. Pues aparte de que son de gran utilidad para servicios diplomáticos y estaciones navales en período de paz y para la vigilancia del litoral, servicios aduaneros y de la pesca en todos casos, sirven además para mantener vivo el espíritu militar y marino, y para adquirir pericia en el dominio del elemento mar, que exige no abandonarlo por mucho tiempo y da el conocimiento de la navegación de las costas llamadas á ser defendidas por las fuerzas marítimas.

A este objetivo, las naciones pobres y las que por otras causas están pendientes para dar mayor incremento á su flota, de planes que no se pueden desarrollar sino en largo período de tiempo, dedican el material que ya tienen, aunque anticuado, al fin de ejercitar las tripulaciones y prepararlas para dotar la eficaz Escuadra de combate de que más tarde ó más temprano han de disponer para su defensa.

Así se verificó, con gran previsión, en los Estados Unidos desde que terminó la guerra separatista hasta que en 1885 empezó la construcción de la poderosa Escuadra, destinada á arrojar á España de América. Durante aquel largo período se vió la bandera estrellada de la Unión, enarbolada en buques de escasa representación y valor militar recorrer los mares en incansables viajes de carácter político y de instrucción, con una utilidad que se ha hecho bien notoria á costa nuestra.

Mien tras se desarrolló la primera guerra colonial en Cuba, que duró diez años, desde 1868 al 78, nuestra preponderancia naval sobre la de la República Norteamericana era incontrastable, pues contábamos con acorazados de gran poder en aquella época, mientras los yanquis no poseían un solo buque de esta clase para combates de alta mar y tan sólo podían disponer de los monitores con truidos expensamente para batir las fortalezas confederadas y forzar la entrada de puertos y ríos, buques inútiles para otro objeto é incapaces de medirse con los nuestros.

Por tal razón no intentaron entonces intervenir en nuestra guerra con Cuba, esperando con astucia y perseverancia á mejor ocasión; pero no se les ocurrió deshacerse de golpe de un material reconocidamente sin valor militar, sino que lo aprovecharon como elemento para instruir y preparar sus tripulaciones á fin de que diese frutos en la Escuadra del porvenir, con grandes navegaciones y prácticas y ejercicios de toda índole.

En tales condiciones nos encontramos ahora nosotros, convencidos de que la Nación no puede existir sin defensa marítima, la cual estamos forzados á crear con eficacia cuanto antes. Pero la flota que la constituya necesita para su eficiencia una tripulación idónea, que no puede surgir de la inactividad, sino de una preparación incansable, hasta tanto que llegue el momento de dotar los buques de una nueva Escuadra.

Esa es la misión interesantísima de las Escuadras de instrucción, que nada importa se hallen formadas por buques inadecuados para la guerra en su naturaleza actual, en el fin de salvar la pericia de las tripulaciones, si no queremos que éstas desaparezcan por consunción, desperdiciando así lo que constituye la esencia de las Marinas y cuanto en tal concepto nosotros ya tenemos hecho, que luego ha de costar rehacer mucho tiempo, trabajo y dinero.

Es preciso que la Nación se preocupe de este importante asunto en la Marina, manteniendo armada el mayor tiempo posible la Escuadra de instrucción con todos los buques de que disponemos y en la forma que ahora se ha decidido constituirla, al mando de un Contraalmirante, que cual el Sr. Lazaga, es prenda de garantía para el éxito en el objetivo de mantener en eficacia el espíritu militar y marino en la Armada española.

De otro modo, con los buques desarmados en los arsenales y la oficialidad vegetando miserablemente en destinos burocráticos en tierra, la Marina corre peligro de deshacerse material y moralmente por oxidación, amontonando mayores dificultades para nuestro porvenir como Nación marítima.

La Escuadra de instrucción constituye hoy todo lo que poseemos de poder naval y el único motivo de la existencia de un presupuesto de Marina, en el cual se la debe considerar como la atención de más preferencia, respecto á la cuantía de los recursos que por toda clase de conceptos y conveniencias es forzoso dedicarle.

Ecós Navales.

El aumento de calado en los canales y pasos estrechos.

Por una serie de cuidadosas investigaciones, llevadas á cabo por los ingenieros del Gobierno, que tienen á su cargo las mejoras del puerto de Nueva York, se ha encontrado que los vapores que pasan á grandes velocidades por sitios estrechos y canales de poco fondo, aumentan considerablemente su sumersión comparada con la que tienen normalmente en ancha mar y parados.

Se ha hallado que un vapor de 500 pies de eslora aumentó en una ocasión su calado en cuatro y medio pies y en otra, uno de 580 pies de eslora, se sumergió de proas y medio pies más. Estos han sido los dos casos más notables de aumento de calado.

También nudo observarse que el vapor de la línea White Star *Oceanic* tocó el fondo marchando á una velocidad de 18 nudos en un canal en el cual la profundidad era 2,6 pies mayor que el calado del buque parado.

La razón de la causa de esta mayor sumersión en dichas circunstancias, no se ha llegado á apreciar con exactitud, pero creemos que el aumento de calado se debe, totalmente y en parte, al vacío creado bajo la proa del buque por la rápida propulsión de una corriente de agua en la dirección de la parte posterior del buque y producida por la acción de la hélice.

De todos modos convendría estudiar bien por medio de experiencias hechas con tal objeto una cuestión tan interesante.

La duración del carbón mineral.

El doctor Frech, profesor de Geología de la Universidad de Breslau, ha publicado un curioso trabajo sobre la duración del carbón mineral.

Afirma el citado profesor que Alemania es el país de Europa que posee mayor cantidad de dicho combustible.

La producción actual de Inglaterra es superior á la de Alemania á consecuencia de una explotación intensiva que agotará más pronto los yacimientos de Albiñon, si se mantiene en el primer puesto de la producción hullera.

Fuera de Europa, la América del Norte y la China, especialmente la provincia de Chang-si, poseen reservas que la industria del globo, aun teniendo en cuenta un desenvolvimiento ilimitado, no agotará en treinta ó cuarenta siglos.

Según las apreciaciones y cálculos del geólogo alemán, si se tiene en cuenta la actual explotación carbonífera, la duración probable de los yacimientos europeos será:

De 100 á 200 años las minas de Durham y Northumberland, de la provincia de Sajonia y Bohemia central. De 200 á 300 años las minas inglesas (Cardiff, Grimsby, etcétera), y las minas del Centro de Francia. De 300 á 400 años los yacimientos de Wallemburgo, distrito de Schatzlarez, en Alemania. De 600 á 800 años todas las minas del Norte de Francia, y de más de 1.000 años las minas de Soarbruck, de Aquisgram, de Westfalia, de Bélgica, de Silesia del Norte, de Moravia y de la Polonia rusa. En estas últimas regiones mineras se encuentran las venas más compactas y ricas del mundo.

Siniestros marítimos.

Se han dado á la publicidad las estadísticas oficiales de pérdidas de buques, durante el último trimestre del año 1903.

Algunos creen que las cifras de pérdidas corresponden únicamente al trimestre que se cita, pero no es así, pues se refieren á otras fechas. Lo que hay es que el Lloyd encargado de las investigaciones ha comprobado en ese trimestre la pérdida ó accidente del buque.

De las mencionadas estadísticas se desprende que el número de buques de vapor totalmente perdidos, averiados, encallados, etcétera, ascendieron á 61 en un total de 72.125 toneladas brutas, distribuidas en la siguiente forma: Gran Bretaña, 26 con 33.000 toneladas; Noruega, 10 con 7.915; Estados Unidos, 3 con 3.120; Alemania, 5 con 6.916; Austria y Hungría, 1 con 2.232; Holanda, 2 con 1.029; Francia, 1 con 3.643; Italia, 2 con 1.232; Rusia, 1 con 580; Suecia, 1 con 1.959; Asia, 4 con 5.236; Colonias británicas, 3 con 3.120 y otras naciones, 2 con 1.019.

De buques de vela fueron 162 con toneladas 87.536, correspondiendo á la Gran Bretaña, 17 con 15.144 toneladas; Estados Unidos, 23 con 14.851; Noruega, 39 con 22.156; Italia, 11 con 7.066; Suecia, 21 con 6.861; Francia, 7 con 7.422; Alemania, 6 con 2.552; Rusia, 6 con 1.604; Austria y Hungría, 1 con 490; Dinamarca, 7 con 2.058; Holanda, 1 con 287; España, 2 con 913; Asia, 5 con 644; Colonias británicas, 10 con 3.142; América Central, 1 con 849 y otras naciones, 5 con 1.527.

Los barcos españoles fueron: el *Montones*, de 791 toneladas, que con cargamento de madera zarzó de Fernandina el 24 de Diciembre de 1902 para Valencia y no se ha oído más de él, y el bergantín *Joven Juliana*, de 128 toneladas, con cargamento de sal, de Cádiz para Zumaya (Guipúzcoa) naufragó y quedó hecho pedazos en la playa de Algorta (Vizcaya) el 29 de Noviembre último.

EL SEÑOR SARALEGUI

Todos los periódicos aparecen justamente indignados contra el salvaje autor de la falsa noticia de la muerte del Intendente general de Marina Sr. Saralegui, que al ser transmitida al Ferrol, con notoria mala fe,

llevó el más profundo desconsuelo á la distinguida y respetable familia del ilustre publicista y General de la Armada, produciendo también hondo pesar en sus numerosos amigos.

Nosotros, que al ver la noticia en un estimado diario de esta Corte, cuya buena fe fué sorprendida por el impostor, aun constándonos su inexactitud, no la concedimos importancia por no sospechar que pudiera tener tan lamentables consecuencias, protestamos con toda energía contra tan incalificable hecho, el cual no dudamos se procurará esclarecer, para que no quede en el misterio el nombre del autor de la hazaña.

Amigos muy antiguos del Sr. Saralegui, no necesitamos hacer constar cuánta es nuestra satisfacción por que éste haya podido rectificar por sí mismo la noticia de su muerte.

A las cariñosas demostraciones de simpatía y afecto que está recibiendo con motivo de la infame superchería, unimos la nuestra más sincera.

SIMILITUDES

Los hombres=monos...

Un telegrama de Java que publica algunos periódicos, patria de las buenas panteras, anuncia el descubrimiento de los pterántrópovos vivos, ó más de los hombres=monos.

Un holandés, extraviado en un bosque de aquella isla, se acostó en la copa de un árbol y á media noche le despertó una voz extraña, medio humana y medio simia, que decía en un idioma, completamente ininteligible para él: «Curgi curgi».

De «curgi á curgi» no va mucho, sobre todo extranjerizando la pronunciación, y eso es lo que á las gentes doctas les parece tan curioso relato... cursi por todos los cuatro costados; más no se crea por eso que el intermediario entre el hombre y el mono es como las ilusiones en una noche de verano.

Al día siguiente de esa original aventura el holandés observó encima del árbol un gigantesco nido, con una abertura circular de medio metro, por la que asomaba una cabeza coronada de pelos rojos. Algo así como un mozo de cuerda, ó un aguador rubio subido.

El animal, dicen los periódicos, descendió del árbol, desfilándose por las ramas resultando ser, á juicio de un sabio americano, el «intermediario» de Haeckel, un bicho coquetón, que se adorna con collares formados de ramitas verdes y frutas, muy enanorado, y que posee un lenguaje articulado, cuyo vocabulario es muy corto.

Con pantalón de lienzo blanco, zapatos amarillos, americana negra y sombrero de paja hay muchos «intermediarios» de esos todas las mañanas en el Retiro y todas las tardes en Recoletos haciendo el caso, y aun el ganso.

«Los hombres=monos» Eso es más viejo que el andar á pie. Y de ellas, no digamos, están montañas con sus peinados de chufa, sus vestidos escarburridos y sus impertinentes siempre en jaque.

Los periódicos que hablan del notable descubrimiento, dicen que una Comisión de sabios ha ido al bosque de Java para estudiar de cerca los hombres=monos, cuya particularidad consiste en que «se hablan continuamente» pulcritud de que jamás han dado pruebas «los demás monos».

«Última de tiempo y de dinero el que emplea esos sabios en ir á la isla de Java para ver eso. Más fácil y barato, y sobre todo, más fructífero resultaría que se fuesen á cualquiera de nuestras playas cantábricas, donde encontrarían abundante variedad de tipos, sino de hombres=monos, á lo menos, de monos=hombres».

El noventa por ciento de esas gentes esclavas del figurá, que no piensan ni se preocupan de otra cosa que de lucir la personilla que son sino simios superiores, monos=hombres que parecen el estabón intermediario de que hablan los sabios? Y el mal aumenta de día en día, invadiendo las esferas más elevadas en todos los órdenes de la actividad pública.

Hombres=monos y monos=hombres son lo que va extendiéndose con alarmante prodigalidad en este pequeño planeta achatado por los polos; y si en la isla de Java, patria de las más hermosas panteras, esos cuadrumanos de pelo rojo dan la castaña á los sabios, también se podrá afirmar que si esos simios escudiese á nuestros grandes centros veraniegos se sorprenderían de los monos=hombres, capaces de dar la castaña con sus monerías á los monos más monos de las selvas vírgenes.

Abel Imart.

POLÍTICA

La col y la oruga

El Sr. Montero Ríos ha hablado nuevamente en Lourizán, para decir que el presidente del Consejo de Ministros no sabe lo que se trae entre manos con la cuestión del Convenio con Roma. Y no solamente lo dice, sino que lo prueba.

La ignorancia es muy atrevida, y el jefe del Gobierno ha demostrado insistentemente que nada le arredra en materia de eso que pudiera muy bien llamarse el clericalismo gubernamental. No haría más en el poder, de lo que él hace, un jesuita puesto en tan preeminente lugar para servir los intereses de su institución.

El ilustre canonista de Lourizán no se explica cómo el presidente del Consejo de ministros, «con un desconocimiento absoluto de la cuestión con Roma, se atreve á sostener que él no ha hecho otra cosa sino continuar la obra de los liberales y de todos los Gobiernos que aquí existieron desde un cuarto de siglo á esta parte.» Pues se atreve... por eso, porque es muy atrevido.

«Yerra grandemente—dice el Sr. Montero Ríos—el presidente del Consejo, y su error exige un debate hondo, trascendental en las Cortes, para que de una vez para siempre se disipen los enormes equívocos en que anda envuelta la cuestión religiosa.» El Sr. Montero Ríos esperará inútilmente ese debate, porque al jefe del Gobierno no le conviene entrar en él.

Al jefe ilustre de los demócratas españoles, le parece una «insensatez mayúscula» concordar la Soberanía del Estado, condicionándola, sometiénola al Vaticano, y aun cuando el Presidente del Consejo de Ministros ha dicho que no compromete nada, el Sr. Montero Ríos le replica que él le demostrará que lo compromete todo. Este «todo», no excluye «nada».

El Sr. Montero Ríos, que tiene la obsesión de ese debate, teme que el Convenio con Roma nos obligue á los españoles á ser en cuanto lo aprueben las Cortes «los sacristanes del Pontificado.» ¡Si sólo fuera eso! Pero el mismo ilustre personaje al manifestar que no conoce ni ha conocido jamás en ningún Estado, cosa más grave que el concordar la Soberanía, dice que de aprobarse ese Convenio con Roma «se le pondrían para siempre al Estado español esposas en las manos, trocándole de ser libre, en ser esclavo».

Por ahí, por ahí es por donde van las aguas ministeriales; ese es el peligro que implica el Convenio con Roma, con el cual la España constitucional va derechamente á convertirse en la España teocrática. Pero hay que reconocer que la culpa y la responsabilidad no es del actual Gobierno, sino también de los liberales.

«¿Qué ha de hacer la oruga en la col sino devorar la hoja que la sostiene? La culpa será, en todo caso, del hortelano, que no lo evita poniendo á la oruga donde no pueda dañar nada con sus instintos de voracidad».

Hondamente preocupado el Sr. Montero Ríos ante la posibilidad de que el Gobierno, por la fuerza del número, ó como gráficamente expresa el presidente del Consejo de Ministros, «por el duplo de un voto de mayoría» pueda aprobar el nuevo Concordato dice que eso determinaría una crisis muy grave, que ya no sería la crisis de un Gobierno, ni la crisis de un partido ó de varios partidos.

Esa crisis, sería inevitablemente, según palabras textuales del ilustre canonista liberal «la crisis suprema de la Sociedad española, la crisis con la amenaza de su desaparición del régimen civil político en que vivimos, para caer de lleno en la teocracia, en un Estado cuya soberanía estaría en Roma».

Los hortelanos liberales lo han querido... ellos con sus divisiones han dejado á la oruga que se instale cómodamente en la col, y ahora se escandalizan por que devora la hoja. ¡Tarde viene!

Los astilleros vigueses

Se han verificado las pruebas del vaporcito de pesca *Villamil*, con excelente resultado.

El citado vapor fué construido en los astilleros Barreras.

Hoy se le colocará en el muelle del ferrocarril, la máquina y caldera, al vapor *Lazaga*, gemelo del anterior.

En construcción hallase actualmente el *Juan Goday*.

Las obras están muy adelantadas y probablemente será votado al agua la próxima semana.

También se halla en gradas el *Landro*, buque de carga, que será el de mayor tonelaje construido hasta la fecha en los astilleros de Vigo.

Terminados estos trabajos pondráse la quilla á otros dos vapores pesqueros.

AL VADO Ó Á LA PUENTE

En la prensa, en los círculos políticos, en las tertulias públicas no hay otra conversación que el próximo debate acerca del Convenio con Roma para la revisión del Concordato.

«¿Se aprobará? Los liberales lo niegan pero los ministeriales lo afirman, y como son éstos y no aquellos quienes están en el poder y disponen de todos los medios para imponerse, cabe la hipótesis de que el proyecto se apruebe».

Ahora bien, votado el Convenio, aprobado á fuerza de número ¿qué harán los liberales? El *Diario Universal*, que sabe perfectamente lo que se dice contesta: «Respetar el convenio aprobado, y puesto que es ley, cumplirle».

Tiene razón sobrada el digno colega liberal. Estamos en un régimen de mayorías, y lo que una vez sanciona la mayoría hay que acatarlo después, para no convertir el turno de los partidos en alternativa del pandillaje.

Solamente que si eso ocurre, como es muy de temer, el turno de los partidos desaparecerá de la escena política como por escotillón, pues no hay que hacerse ilusiones; al estado á que han llegado las cosas, si el Convenio con Roma llega á ser ley del Reino, la opinión liberal habrá sido vencida, y el jefe del Gobierno remacharía perfectamente el clavo, expulsando definitivamente é indirectamente del poder á los liberales, sustituyéndolos con una fuerza nueva... emanada de las sacristías.

El partido liberal está pues, en el caso de meditar bien lo que hace. Discutir el Convenio con Roma es reconocerlo, ó dicho en otros términos, es darle la *beligerancia*; discutirlo es peligroso, no porque la argumentación sea insuficiente, sino porque detrás del debate viene la votación, y ésta, dígame lo que se quiera, está en las manos del Gobierno. Por algo se crea en la virtualidad del régimen de las mayorías.

Antes de ir al debate, los elementos que rechazan el Convenio con Roma como atentatorio á la soberanía del Estado, deben reflexionar. Si entran en la discusión, están perdidos. Hay principios que no se

pueden admitir ni en hipótesis, y ese del Convenio con Roma para la rescisión del Concordato es de ellos. Nadie discute con él que le arrebatara un derecho á la fuerza.

Por lo mismo que los liberales no pueden admitir ni en hipótesis que se discuta ni mucho menos se concorde la Soberanía del Estado, no deben sancionar con su voto negativo esa monstruosidad, y no sancionándola, no se obligan á cumplirla cuando sea ley.

El acuerdo de las fuerzas liberales frente al proyecto de ley sobre el Convenio con Roma para la revisión del Concordato, no puede ni debe ser otro que el de volverle la espalda, esto es, no parecer ni en el Senado ni en el Congreso por el salón de sesiones mientras esté á la orden del día ó en trance de discusión el dictamen.

Si los ministeriales quieren echarse á los pies de Roma, que se echen, pero ellos solos; que discutan, que voten, que sancionen ellos solos esa tremenda dejación de los fueros del Estado, y de ese modo, suya exclusivamente será la responsabilidad. No hay término medio: ó al vado ó á la puente.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CLXXXII

No habiéndose descrito la defensa del Ferrol en el año 1800, vamos á efectuarlo antes de pasar más adelante, por ser éste uno de los hechos gloriosos para nuestra Marina.

Ya dijimos que la Escuadra española que se hallaba en Rochefort, salió para Brest, y no pudiendo entrar por estar bloqueado, arribó al Ferrol.

El general Melgarejo, que mandaba la Escuadra, se encargó del Departamento, por haber salido para Madrid el Capitán general, y el mando de aquella le fué conferido al Teniente general D. Juan Joaquín Moreno, marino de mucho prestigio y de probado valor.

En el mes de Agosto de 1800, el Capitán de la Marina inglesa, después Almirante sir Edward Pelew, que cruzaba en las costas S. O. de Francia, se unió al Contraalmirante Warren, destinado al Cantábrico, y la Escuadra, compuesta de un navío de tres puentes, cuatro de línea y cinco fragatas, escoltaba un convoy de 87 velas, con 12.000 hombres de escogidas tropas, mandadas por el Teniente general Pultrey; esta fuerte expedición se dirigió al Ferrol, que conceptuaban desprovisto, con objeto de destruir el Arsenal y quemar ó apresar los buques de guerra anclados en el puerto.

En la mañana del 23 del referido mes, todo el personal militar de alguna categoría estaba en la morada del Comandante general del Departamento que recibía Corte por ser día de la Reina de España y según cuenta el Vicealmirante Pavia, estando reunidos, llegó el primer aviso del vigía de Monteventoso de que la Escuadra y convoy, á distancia de cuatro ó cinco leguas, seguía por la costa para montar el cabo Prior.

La aparición de esta clase de armamentos en aquel punto no eran extraños, porque generalmente se hacían visibles en él las Escuadras y convoyes ingleses que se dirigían al bloqueo de Cádiz, á Gibraltar y al Mediterráneo.

Acabado el acto de Corte, el Comandante General de la Escuadra se trasladó con su ayudante al elevado cerro del Vigía, y desde allí pudo divisar perfectamente la Escuadra y convoy enemigos, así como su intento de desembarcar en la playa de Doñinos; en seguida envió á su ayudante con aviso de esto al Comandante General del Departamento, y trasladado al navío de su insignia, dictó en su escuadra las providencias que veremos detalladas en el Diario del mismo general que publicaremos en el siguiente artículo.

La Escuadra y convoy siguió para el Sur con viento flojo del N., hasta las dos ó tres millas, que volvió al Este, entre la playa de Doñinos y la de los Ríos, distinguiéndose perfectamente los buques que la componían, así como que intentaba desembarcar tropas en la expresada playa.

En efecto, á las cuatro de la tarde, fundearon en la ensenada, destacando diez lanchas con fuerzas de desembarco que, protegidas por dos balanderos y una fragata, batieron el fuerte situado en aquel puerto, y sin oposición desembarcaron, por haberse retirado el destacamento que lo guardaba; en seguida pusieron en tierra los ingleses todas sus tropas con algunos cañones de campaña y varios pertrechos de guerra.

Al saber el Comandante general del Departamento estos sucesos por los partes que le daba el vigía de Monteventoso, y no pudiendo dudar del intento del enemigo, dió aviso al Capitán general de Galicia, al Comandante general de los Campos Volantes, conde de Donadio y al gobernador de la plaza, para que todos concurrencian á la defensa y la del Arsenal, que era el objeto principal del ataque.

El General cubrió los puestos correspondientes á la Marina, y todas las disposiciones necesarias, establecidas por el plan de defensa que se acordó en 1797 en junta de guerra presidida por el Capitán general del Departamento.

El Mariscal de Campo, Conde de Donadio, Comandante General de los Campos volantes, tan luego como tuvo noticia del desembarco y creyendo se dirigían á las alturas de Cobas y Sangorjo, destacó á aquellas posiciones dos batallones al mando del Brigadier D. José Meléndez, y á las que hay desde Serantes á la altura del Balón, al Marqués de Valladares con el Regimiento provincial de Orense, ocupando los de la Graña 500 hombres que habían des-

embarcación de la Escuadra bajo el mando del Capitán de navío D. Ramón Topete, y los de fragata D. Juan Mesías y D. José Meneses.

Los ingleses subieron a las alturas de Brión y la Graña, que disputaron con denuevo las fuerzas de Topete hasta el obscurecer, que cesando el fuego por ambas partes se replegó a la Graña, logrando no continuaran la marcha a las alturas del puerto de San Felipe, situado a la margen derecha en la entrada del Ferrol; el enemigo se replegó al camino por donde había subido, encontrándose con el Capitán de fragata D. Juan Doral, que llevaba tropas de refuerzo a Topete, y aunque llegó en socorro de éste, ya la acción estaba concluida.

El general Donado, reuniendo sus fuerzas entonces con los de Topete y Doral, condujo él mismo al combate, disponiendo se le incorporasen las tropas del Ejército disponibles con cuyos refuerzos y el de 500 hombres de marina que le mandaron los generales Maigarejo y Moreno, dispusose a atacar a los ingleses al amanecer del 26.

Para realizarlo, organizó sus tropas colocando en vanguardia las compañías de preferencia, a las órdenes del comandante del Rey D. Rodolfo Gantier y de D. Francisco Fulgorio, Mayor del de Asturias, formó la segunda línea con tropas de marina y los demás que a sus órdenes tenía, a cargo del Brigadier de la Armada D. Pedro de Landa.

En cuanto amaneció, la vanguardia de los españoles atacó con gran valor a las tropas inglesas, obligándoles, no obstante su mayor fuerza, a abandonar la ventajosa posición que tenían.

Dueto Donado de las primeras alturas, prolongó su línea para evitar que le rodearan y envolvieran el enemigo, como lo intentó por su izquierda; y habiendo prevenido al Brigadier Landa avanzara con sus tropas, lo efectuaron con mucha decisión, mas teniendo a su frente no menos de 9.000 ingleses y no llegando a dos mil los de Landa, determinó el General retirarse pausadamente a la plaza del Ferrol para reconcentrar allí la defensa ó volver a tomar la ofensiva si había lugar a ello; verificó, pues, la retirada en buen orden por las alturas que descienden a la Graña, sin que el enemigo le molestara mucho; llegado a este pueblo embarcó las tropas en las lanchas y botes que tenía dispuestos de la Marina de antemano y fueron trasladados al Ferrol, donde ocuparon los puntos más convenientes.

Las seis lanchas cañoneras de la Escuadra y cuatro del Apostadero de Arés, se situaron con el acierto, que sus fuegos y el de los castillos impidieron la aproximación a las alturas que dominaban el de San Felipe.

Donado sacó las tropas fuera de las tapas que rodeaban al Ferrol, avanzó un batallón sobre Serantes y destacó algunas fuerzas a las alturas de Chamorro; pero los ingleses, suponiendo mayores nuestras fuerzas, se replegaron a la playa de Dohinos, verificando el desembarco la noche del 26, y el 27, por la tarde, dieron las velas, abandonando en la playa viveres y pertrechos, mas algunas embarcaciones menores, por la persecución que les hicieron al retirarse.

Según afirman los prisioneros, las bajas pasaron de 2.000 ingleses; los españoles tuvieron 143 muertos y heridos, figurando entre los primeros el capitán de Asturias D. Severo Oliver y el teniente de navío don Agustín Mituto, y entre los segundos dos alférces de navío, dos de fragata y varios de Ejército; en la segunda acción, muertos dos oficiales del regimiento del Rey, el alférez de fragata D. Miguel Godoy y heridos dos tenientes de Asturias, un comandante del Rey y un oficial del de Guadalupe.

La parte eficaz que prestó la Escuadra en esta gloriosa defensa, está descrita en el diario de su valiente general D. Juan Joaquín Moreno, que por ser un documento no sólo curioso, sino poco conocido, lo daremos a conocer en el artículo inmediato, no pudiéndole efectuar ya en éste, por falta de extensión para ello.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 6 de Septiembre de 1904.

LA HUELGA MARÍTIMA

Según telegrafían desde París a nuestro estimado colega El Imparcial, la huelga de las poblaciones que siguen la orden de los obreros de Marsella, es cada vez más grave.

En Marsella los panaderos, bajo el pretexto de que los molineros no trabajan, han puesto en sus tiendas un cartel en que se avisa al público que cesan de cocer pan para los que no paguen al contado. Queda suprimido en estas tahonas el servicio al crédito, base de la vida de los obreros. Han anunciado oficialmente los tahoneros de Marsella que en breve apagarán sus hornos.

La Comisión ejecutiva de los dockers huelguistas, enterada de esta resolución, ha participado al público que sabe que en los molinos hay importantes reservas de harina, y que los carreteros huelguistas se ofrecen a conducirlos a las tahonas para que no se vea Marsella privada del principal elemento de subsistencia.

En Cotte las tiendas están cerradas y 20.000 obreros en huelga. La vida de la población se halla interrumpida completamente. En los molinos se observa la más absoluta inactividad. La ciudad está desierta y dominada por el pánico.

En Brest, los dockers han cesado en su trabajo, correspondiendo a la indicación de sus compañeros de Marsella. Los armadores, navieros, comerciantes y contratistas han interrogado a los huelguistas la causa de la interrupción de su trabajo. H un contestado que lo hacían por solidaridad con sus hermanos de Marsella.

PESSQUERIAS

LA INDUSTRIA DEL ATUN

Los atunes se desarrollan y viven en el Atlántico, de donde proceden y están todo el año hasta que llega el momento de su viaje anual hacia el Mediterráneo, recorriendo el Cabo de San Vicente, to la costa Sur de Portugal y España para ir al Estrecho de Gibraltar y pasar a Italia por el Estrecho de Messina.

Su aparición en las costas y siempre en la dirección de Oeste a Este, hacia el mes de Junio inclusive en su viaje de vuelta por esto se le llama en el comercio atún de vuelta ó sea de derecho. Desde principios de Julio hasta Septiembre, hacen el viaje de vuelta ó sea de Este a Oeste, llamándose atún de retorno ó de revés, al que vuelve a buscar de nuevo las aguas del Atlántico.

Camina siempre en la misma dirección y escoge de preferencia las aguas claras, no atreviéndose jamás a cruzar las revueltas ó negras sin ver bien el camino por donde va.

Consecuencia de estos viajes invariables anuales es el modo de pescar los atunes con las almadrabas, que son artes fijas en el fondo del mar, por medio de fuertes anclas y redes, que llegan desde el fondo a la superficie, con diversas divisiones, «cops», «buches», etc., y terminan en un brazo largo, al que se denominan «carreras» ó «entradas», que formando ángulo agudo con la costa está en dirección al camino que trae el atún.

Que eres un desgraciado. No me compadezcas: odio la compasión tanto como el amor. ¿Desgraciado? ¡Nunca! Llámame mejor canalla ó ladrón. ¡Si yo gozo con mi suerte! ¡Si me deleita poder odiar ó despreciar!... Nací para el mal y a ello me atengo. No sé si es mi culpa ó de otros, ni me importa averiguarlo; sólo sé que es mi destino. ¿Crees tú en el destino?

—No respondí. —Pues haces mal. El destino existe y todo a él se supedita. Yo cumplo el mío con la fatalidad de una bala de cañón que va a dar en un blanco designado. Obedezco, sin analizarlos, todos los impulsos que siento. Tuvimos que hacernos a un lado para dejar paso a la carreta, que guiaba una moedón rubio, el cual continuamente excitaba a los buyes con sus gritos y su larga vara.

—Mira—dijeme mi compañero señalándome a los buyes—no hay en ellos fuerza ni voluntad para romper el yugo que los une a la carreta; quieren ó no, han de arrastrarla. Así es el destino para los hombres.

CUENTO Por el camino

Era un día triste de invierno. Cielo y tierra tenían la desoladora belleza de la naturaleza muerta. El firmamento, cubierto de amenazadoras nubes, de las que se desprendía una lluvia menudita y fría; el suelo desnudo, sin vegetación, destacándose las barrosas siluetas de los troncos sin hojas y un lejano caserío.

—Es mucha verdad señor Franco, pero debe usted saber que hoy gran parte de la mala voluntad que se tiene generalmente al servicio, se debe a la insolencia de esos jóvenes oficiales. El nombre del rey es una especie de carta blanca para toda clase de tiranía y de insolencias. Recuerdo que mi mujer dijo a uno de ellos cuando...

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

Aquella mañana, al abandonar la posada, me había dicho: —¿Dices que vas a las minas? —Sí. —Te acompañaré. Anduvimos largo trecho sin desplegar los labios, molestados por el viento y la lluvia. Por decir algo, exclamé: —¡Maldito tiempo!

—No me contestes tú—me contestó. —¿Qué? ¿Acaso tengo yo la culpa de que llueva y esté el camino intransitable? —No; pero es tu destino vivir como vives y andar errante por los caminos. —Hablas como una cotorra. ¿Qué sabes tú de mi destino?

—Vaya, no te sulfures—contestó con calma;—los hombres como tú no engañan; eres un desgraciado, un cobarde, que aceptas con pasividad y sin odio todas las pequeñas miserias de la vida. —A límite tus raras cualidades de adivino—dije con ironía.

—No tiene ningún mérito adivinar lo que no se puede ocultar. —Bueno, será un desgraciado y un cobarde, concedido; pero tú, a juzgar por la situación en que te hallas, idéntica a la mía, no debes ser mejor que yo.

—¿De mi vida?—contestó almirado de extemporánea curiosidad. —Lo siento, pero no puedo complacerte; he perdido la libreta en la que llevaba mi diario, y como no tengo memoria...

—Ni vergüenza...—añadió con desfachatado retintín. —Le miré alirado y sentí tentaciones de abofetearle. Sus ojos insolentes y burlescos que no pestañeaban, y más que nada, su musculatura de hombre fuerte, destuyeron mis impetus, contentándose con significarle mi desprecio callando.

—No te enfades—dijo sonriendo—no implica grave falta carecer de vergüenza. Es cosa que no se necesita para vivir, y menos para medir. Dos cosas detesto con toda mi alma: la vergüenza y el amor. Mis padres, que seguramente se amaron, pero que se avergonzaron de engendrarme, me abandonaron al nacer. Su amor me dió una vida que y no podía desear; su vergüenza me contenía a una existencia de oprobios y miserias. ¿Qué te parece.

—¿Te han herido?—inquirí. —No es nada—contestó con calma envolviendo su mano derecha con un pañuelo—una caricia de perro.

—A la luz difusa que hasta allí llegaba, pude ver su rostro, siniestrament pálido y contraído. En sus ojos había una llamara de odio.

—Emprendimos la marcha, pero a los pocos momentos se detuvo diciéndome: —Espérame un momento. Y desapareció dando la vuelta al muro del jardín.

—Como a los cinco minutos volvió a aparecer. —Andando, y aprisa, si en algo aprecias la vida—me dijo.

—¿Qué quieres decir? —Nada; ya lo sabrás dentro de poco. Aligero el paso y yo le imité, intentando en vano adivinar el sentido de sus enigmáticas palabras.

—Observé que de vez en cuando volvía la cabeza, mirando con atención hacia la dirección de la quinta. Estábamos ya a bastante distancia, cuando mi compañero, cogiéndome por un brazo, me dijo señalando aquella dirección: —¿Qué ves allí?

—Humo y un resplandor rojizo—contesté tras breve observación. —Cualquiera diría que la casa está ardiendo. —Y no se engañaría quien tal dijese: la casa arde.

—Le miré sobresaltado. Vi en sus ojos, más intensa que nunca, la llamara de odio, y en sus delgados labios la contracción nerviosa que imprime la realización de un deseo de venganza.

—Y fuiste tú, fuiste tú el que?... —Sí, yo mismo fui, ¿qué tiene esto de particular? Me cobré la mordida del perro. —Miserable!...

—Me abalancé hacia aquel hombre con ánimo de abofetearle; pero antes de que pudiera realizar mi intento, me sentí cogido por la cintura, levantado con fuerza y derribado en el suelo. Con una rodilla me apreté el pecho, y poniendo ambas manos en mi cuello, que oprimió hasta casi ahogarme, dijo con ronca voz: —¡Cobarde!... Te creí más animoso, pero me he engañado. Eres indigno de ser mi compañero. Sigue tu camino, que yo seguiré el mío.

—Y lanzándome una mirada de desprecio, levantéme y se fué. —Me incorporé, dolorido de cuerpo, y hacíen lo un esfuerzo, le grité: —Eres un desgraciado; sólo sabes odiar. No me respondí. Siguió por el camino, hasta desaparecer confundido en las sombras de la noche.

—Por el lado opuesto, los resplandores del

pasaban y repasaban parejas de danzantes. Coseó el piano, y escuchamos risas y apagadas voces. —Están de fiesta—dije yo. —Sí, se divierten, mientras los otros trabajan ó se emborrachan. —¿Qué otros? —Los mineros, hombre. —Comprendí. Por las señas que nos habían dado, aquella debía ser la casa del director de la compañía minera. —Entonces, el pueblo no está lejos. Vamos. —Espera—me contestó secamente y sin moverse.

—Lo observé con curiosidad. Estaba materialmente pagado a la verja, con ambas manos en los barros de hierro y la mirada fija en la casa. Por la enarenada calle del jardín vimos avanzar dos hombres que hablaban animadamente. —Vamos—volví a repetir. —No me contestes. Cuando los dos hombres llegaron cerca de la verja, nos miraron con extrañeza y prevención. —¿Qué hacéis aquí? ¿Qué queréis?—preguntó el de más edad.

—Nada—respondió mi compañero. —Pues si no queréis nada, proseguid vuestro camino. Yo retrocedí dos pasos. Mi compañero no se movió. Los dos hombres dieron media vuelta y desaparecieron por la izquierda. Poco después, a distancia, oí la misma voz que decía: —André, échales los perros a esos vagabundos que están en la verja. Apenas pronunciadas estas palabras, dos enormes mastines precipitáronse sobre la verja la tirando furiosamente. Mi compañero, lanzando un grito, retrocedió. Una de sus manos sangraba. —¿Te han herido?—inquirí. —No es nada—contestó con calma envolviendo su mano derecha con un pañuelo—una caricia de perro.

—A la luz difusa que hasta allí llegaba, pude ver su rostro, siniestrament pálido y contraído. En sus ojos había una llamara de odio.

—Emprendimos la marcha, pero a los pocos momentos se detuvo diciéndome: —Espérame un momento. Y desapareció dando la vuelta al muro del jardín.

—Como a los cinco minutos volvió a aparecer. —Andando, y aprisa, si en algo aprecias la vida—me dijo.

—¿Qué quieres decir? —Nada; ya lo sabrás dentro de poco. Aligero el paso y yo le imité, intentando en vano adivinar el sentido de sus enigmáticas palabras.

—Observé que de vez en cuando volvía la cabeza, mirando con atención hacia la dirección de la quinta. Estábamos ya a bastante distancia, cuando mi compañero, cogiéndome por un brazo, me dijo señalando aquella dirección: —¿Qué ves allí?

—Humo y un resplandor rojizo—contesté tras breve observación. —Cualquiera diría que la casa está ardiendo. —Y no se engañaría quien tal dijese: la casa arde.

—Le miré sobresaltado. Vi en sus ojos, más intensa que nunca, la llamara de odio, y en sus delgados labios la contracción nerviosa que imprime la realización de un deseo de venganza.

—Y fuiste tú, fuiste tú el que?... —Sí, yo mismo fui, ¿qué tiene esto de particular? Me cobré la mordida del perro. —Miserable!...

—Me abalancé hacia aquel hombre con ánimo de abofetearle; pero antes de que pudiera realizar mi intento, me sentí cogido por la cintura, levantado con fuerza y derribado en el suelo. Con una rodilla me apreté el pecho, y poniendo ambas manos en mi cuello, que oprimió hasta casi ahogarme, dijo con ronca voz: —¡Cobarde!... Te creí más animoso, pero me he engañado. Eres indigno de ser mi compañero. Sigue tu camino, que yo seguiré el mío.

—Y lanzándome una mirada de desprecio, levantéme y se fué. —Me incorporé, dolorido de cuerpo, y hacíen lo un esfuerzo, le grité: —Eres un desgraciado; sólo sabes odiar. No me respondí. Siguió por el camino, hasta desaparecer confundido en las sombras de la noche.

—Por el lado opuesto, los resplandores del

incendio alumbraban siniestramente el horizonte. Adrián del Valle.

OBRAS DE PUERTOS

En el negociado correspondiente del ministerio de Agricultura se han verificado las subastas que se anunciaron oportunamente, dando el siguiente resultado: Barcelona.—Obras del muelle de Levante.—Presupuesto: 1.635.754 pesetas. Adjudicadas a D. Antonio Pírol en 1.430.754 pesetas. Vigo.—Obras del muelle transversal.—Presupuesto: 1.031.613 pesetas. Adjudicadas a D. Enrique Salgado en 845.275 pesetas. Obras del muelle en el pueblo de Bouzas.—Presupuesto: 200.523 pesetas adjudicadas a D. José Iglesias en 231.500 pesetas.

Desde Barcelona.

El S. R. Ministerio de Comercio de Viena estipuló con la sociedad Compañías Austriacas de Navegación reunidas un convenio por el cual se establece una línea de vapores regular y directa entre Trieste y los puertos de la América Central. Esta servicio se inaugurará el 1 de mayo y durará hasta el 31 de Noviembre de 1905. Saldrá mensualmente de Trieste un vapor con rumbo a los puertos de la costa oriental de Méjico y viceversa, sin necesidad de trasbordo de la carga.

La Compañía susodicha está autorizada para hacer escala, tanto en los viajes de ida como en los de regreso, en Barcelona y en algunos puertos españoles de las Antillas y demás islas del Golfo de Méjico y del Mar Caribe.

Los flotes que regirán en esta línea, se amoldarán a lo de costumbre. —El embajador de Rusia en la corte ha pasado una nota al ministerio de Marina, en la siguiente forma: «El art. 5.º del Convenio de La Haya, para la aplicación a la guerra marítima de las principales reglas del Convenio de Ginebra, no establece ningún signo distintivo para los buques hospitales durante la noche. Atendiendo, sin embargo, a la necesidad de tales signos para los buques hospitales rusos, el ministro imperial de Marina ha tomado las disposiciones oportunas para que, en tiempo de guerra, dichos buques lleven el pique escarabajo (coms d'armistice) en el asta de popa, tres lucas verticales, blancas de arriba y la de abajo, y roja la del centro.»

—De Valencia ha zarpado para Habana, con cargamento de vino y arroz, el trasatlántico Miguel Gallar; lo propio ocurre en otros puertos. Vemos con gusto que el mercado de Cuba vuelva a recuperarse poco a poco por el comercio español.

—Ha salido del puerto de Palma el cañonero-guerra-costas Nueva España.

Dicho buque pronto volverá a aquel puerto, en el que permanecerá varios días, después de los cuales emprenderá su viaje para Cartagena.

—El cañonero Tovarisco, que a su regreso de Rosas tuvo que amarrar de popa al muelle de la Muralla, por temor de que sus anclas se enredaran con las de la corbeta griega Meandris, se trasladó ayer mañana a la primera antanada de vapores y amarró a la boya á que estaba sujeto antes de su salida.

—El laúd Isabella, llegado ayer mañana de Vinaroz con cargamento de algarrobas, fué el primero que amarró en el muelle Nuevo, puete destinado para los buques de cabotaje.

LA COMANDANCIA DE MARINA DE LAS PALMAS

Leemos en el Diario de Las Palmas un artículo que merece ser conocido del Ministerio de Marina, por tratarse del edificio de la Comandancia de Marina de Las Palmas que está aún sin terminar sin razón ni motivo que lo justifique.

Dice así: «En nuestro número de ayer y al enumerar la serie de beneficios concedidos á Gran Canaria sólo en los tres últimos años, damos y afirmábamos que en el ramo de Marina, teniendo en cuenta la situación de esta isla y las ventajosas condiciones de este puerto, de donde arranca la vida material de este pueblo, nos faltaba mucho que andar y que si hubiéramos puesto de nuestra parte un poco de buena voluntad dando facilidades al Gobierno, seguramente la autoridad de Marina de Gran Canaria sería ya de la categoría de general. La importancia y desarrollo de este puerto ha llevado, seguramente, ese convencimiento á los centros superiores.

Estas líneas queremos dedicárselas á la digna autoridad de Marina que hoy se halla al frente de esta provincia marítima, y que en franca convalecencia ya de la enfermedad que la venido sufriendo, podrá dedicarse bien pronto,

de que el Rivera hubiera hechado el ancla. Los informes que nuestro héroe recibió después de haber preguntado por la salud de Inés y de sus padres, fueron satisfactorias.

La desaparición del lego había ocasionado al principio gran sorpresa; pero como los criados de don Diego de Rivera habían dicho que había vuelto sin el negro, no recayó sospecha ninguna sobre la familia.

Se hicieron muchas conjeturas, sobre toda la vuelta del padre Tomás que hizo grandes investigaciones sobre la suerte de aquel fraile; pero como no era tenido en buena opinión, ni aun en el mismo convento donde estaba refugiado, pronto fué olvidado y se supuso que había sido asonido por los bandidos, si ya no se había reunido con ellos.

Algunos bandidos después fueron capturados y confesaron que se habían apoderado de un fraile un día que no podrían recordar.

El lector por su parte recordará que este fraile era Mesty.

El Rivera recibió al practico y Juan bajó a tierra con don Felipe y su hermano y estuvo otra vez en compañía de Inés, que en la opinión de nuestro héroe había mejorado mucho en la hermosura desde su marcha.

Muchos jóvenes enamorados piensan lo mismo de sus amadas después de algún

81 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA,"

JUAN FRANCO

EL GUARDIA-MARINA SEGUNDA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL POR D. N. F. CUESTA

ciales de la fragata se adelantaron; pero después de una corta pelea en que se recibieron algunas heridas fueron derrotados y tuvieron que volver a los botes.

Mesty arrojó al teniente detrás de ellos, y en seguida que lo recogieron se retiraron precipitadamente a la fragata seguidos de las burlas de la tripulación del Rivera.

—Esto tendrá consecuencias, dijo el señor Oxbelly tan pronto como quedaron libres. Si la fragata nos coge no tendrá piedad de nosotros.

Observo que se levanta la brisa al noroeste, lo cual es una gran fortuna; podremos ponerlos en breve a tres leguas á barlovento y escaparse.

—Es mucha verdad señor Franco, pero debe usted saber que hoy gran parte de la mala voluntad que se tiene generalmente al servicio, se debe a la insolencia de esos jóvenes oficiales.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Es mucha verdad señor Franco, pero debe usted saber que hoy gran parte de la mala voluntad que se tiene generalmente al servicio, se debe a la insolencia de esos jóvenes oficiales.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

—Perfectamente; dentro de media hora habrá oscurecido, y como estamos hacia la costa creerán que vamos a permanecer cerca de ella. Tan luego como sea bien de noche dirigiremos nuestro rumbo a Palermo. Voy abajo a examinar la carta.

CAPITULO XXI

Donde concluyen las aventuras nauticas de Franco el guardia marina.

Al cabo de media hora las presas estaban al costado del Rivera; la gente necesaria pasó a su bordo y se izó de nuevo el bote.

La fragata continuaba todavía en calma á sotabordo y empezaba también á izar sus botes.

Los tripulantes del Rivera la observaron hasta que estuvo cubierta por las sombras de la noche; y entonces hicieron rumbo con viento favorable hacia la costa de Sicilia.

Ala mañana siguiente cuando salió el sol, nada había a la vista.

—Estraña anomalía que en un estado de gran civilización cuando se encuentran compatriotas haya que evitarlos mas que si fueran decididos enemigos!

El viaje fué próspero, el viento favorable y las presas del Rivera.

Seis días después este buque con su convoy ancló en la bahía de Palermo.

El viento era flojo en la mañana en que entraron, y como Juan había izado un gran pabellón azul con el nombre de Rivera, don Felipe y don Martín que lo observaron pasaron inmediatamente a bordo, aun antes

de que el Rivera hubiera hechado el ancla. Los informes que nuestro héroe recibió después de haber preguntado por la salud de Inés y de sus padres, fueron satisfactorias.

La desaparición del lego había ocasionado al principio gran sorpresa; pero como los criados de don Diego de Rivera habían dicho que había vuelto sin el negro, no recayó sospecha ninguna sobre la familia.

Se hicieron muchas conjeturas, sobre toda la vuelta del padre Tomás que hizo grandes investigaciones sobre la suerte de aquel fraile; pero como no era tenido en buena opinión, ni aun en el mismo convento donde estaba refugiado, pronto fué olvidado y se supuso que había sido asonido por los bandidos, si ya no se había reunido con ellos.

Algunos bandidos después fueron capturados y confesaron que se habían apoderado de un fraile un día que no podrían recordar.

El lector por su parte recordará que este fraile era Mesty.

El Rivera recibió al practico y Juan bajó a tierra con don Felipe y su hermano y estuvo otra vez en compañía de Inés, que en la opinión de nuestro héroe había mejorado mucho en la hermosura desde su marcha.

Muchos jóvenes enamorados piensan lo mismo de sus amadas después de algún

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 18 de Septiembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor Reina María Cristina, directamente para Habana y Veracruz.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor Buenos Aires, directamente para New-York, Habana y Veracruz.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor Cataluña, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanita, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana.

Línea de Filipinas.

El día 10 de Septiembre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor Alicante, directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 4 de Valencia, el 6 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor P. de Sarrategui, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor M. L. Villaverde, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

Línea de Fernando Póo.

El día 25 de Septiembre saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor San Francisco, para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

GRAN SASTRERIA

JOSÉ CORTÉS

Uniformes civiles y militares. Capas bordadas, última novedad. Libreas y amazonas. Abrigos para señoras. Precios económicos.

Calle de Hita, núm. 9, principal.

MADRID

Influencia del poder naval en la Historia.

FOR

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

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.º de 720 páginas.

PRECIO: 1,50 PESETAS

Advertisement for CALLOS, OJOS DE GALLO, UNAS GORDAS. Includes an illustration of a foot and text describing the product's benefits for foot ailments.

Advertisement for LA MUJER EN SU CASA. Includes an illustration of a woman and text about a magazine for women's domestic needs.

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.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Diario de la Marina. Includes a table with columns for 'IMPRESIONES', 'Ecos navales', and 'Pasatiempos', along with a small diagram of a typographic press.

Compañía Hamburgo-Sudamericana

VAPORES CORREOS DIRECTOS

ALO DE LA PLATA

Salidas quincenales de Vigo. Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARIN

ENRIQUE MULDER VIGO

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA

COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CASTILLO, número 83, Santa Cruz de Tenerife (CANARIAS)

Asegura en condiciones liberales y á primas módicas en las Secciones INCENDIOS y MARÍTIMO FLUVIAL.

Arregla sus siniestros por intermedio de sus Sucursales y Agencias sin referencias á la casa matriz.

Tiene comisarios de averías en todos los puertos del mundo.

Sucursales y Agencias en organización en todas las provincias de España.

Sucursales establecidas en las Repúblicas Argentinas, Uruguay y Paraguay. SUBDIRECCION GENERAL: PENINSULA Y BALEARES Calle del Arenal, número 26, principal, Madrid.

ANTONIO ESNAOLA FABRICANTE DE ARMAS DE FUEGO

Despacho: 18, Plaza del Angel, 18, principal.—MADRID



Una de las casas más antiguas de España y la más surtida en toda clase de armas de fuego. Posee una magnífica colección de los sistemas más generalmente conocidos en escopetas, carabinas de tiro y de aire comprimido, pistolas, revólvers y bastones escopetas de gran alcance y precisión.

Los envíos se hacen á todos los puntos, á solicitud de compradores, previo pago de su importe, garantizando el buen resultado de los géneros y pudiendo devolverse siempre que no estuviesen satisfechos, para cambiar por otros de igual calidad y de su valor equivalente.

PRECIOS PARA LOS SUSCRIPTORES DE ESTE PERIÓDICO

Revólvers Smith, los de 20, 25 y 30 pesetas á 15, 20 y 25.—Fundas de charol becerro, de 3 pesetas, á 2,50.—Cordón pelo de cabra, de 1,25 pesetas y 1.—Caja de 25 cartuchos, á 3 y 3,50 pesetas.

Embalaje, guía del Gobernador y facturación gratis.

Especialidad en revólvers Smith reglamentario para el Ejército, Marina, Orden público y todos los demás Institutos armados.

AVISO IMPORTANTE.—Hay algunas casas y varios individuos que se dedican á dar á plazos mensuales; pero éstos son de clase más inferior que los que ofrece esta casa.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

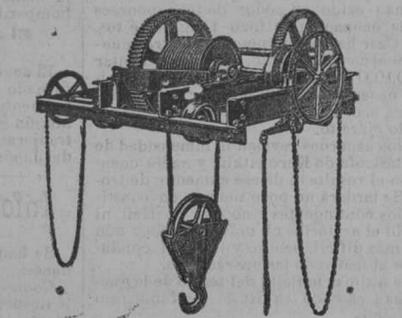
OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.

REPRESENTACION EN ESPAÑA: MONTALBÁN, S. MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BOMBAS, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CARONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, BUCYTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

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 Erieth y Crayford.



Schuchardt y Schütte

Máquinas y herramientas

BILBAO, Gran Vía, 29.

Especialidad: Instalaciones de talleres

para construcción de buques, talleres mecánicos de todas clases.

Grandes existencias de máquinas y herramientas de precisión.

Novedad: Herramientas neumáticas para talleres mecánicos y labrar metales en general.

Pídanse detalles y catálogos.

CHOCOLATES FINOS CAFÉS AROMATICOS VENANCIO VAZQUEZ

DESPECHO, CUATRO CALLES

Advertisement for Richard Gans gas engine. Includes an illustration of the engine and text describing its features and availability.

Advertisement for Ibarra y Compañía Sevilla. Linea regular de vapores. Includes text about shipping routes and services.

Advertisement for J. Laboulaye and G. Gellis & Conte. Includes text about various products and services.

Advertisement for Compañía de Cementos Gadiranos, S. A. Fábrica de cemento Portland. Includes text about cement production and quality.