

Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.434

Redacción y Administración

Madrid, Sábado 1 de Noviembre de 1905

Calle de San Bernardo, 19

Dos ediciones diarias

LA POLÍTICA MARÍTIMA

Leemos en *The Globe*, de Londres:
«Alemania acaba de dar al mundo una nueva prueba respecto a sus magnas ambiciones de poderío naval, con el establecimiento de una nueva base naval en el mar del Norte, dando mayor anchura al canal Kaiser Wilhelm, y al decidirse a construir acorazados de dieciocho mil toneladas de desplazamiento. Tal programa es desproporcionado a sus necesidades efectivas dentro de una política pacífica, y no provocado por el temor de esperar, que en nuestro próximo presupuesto de Marina se haga varo alarmente el Kaiser y a su pueblo que nosotros no estamos dispuestos a consentir que Alemania, ni ninguna otra potencia, sobrepuje a nuestra superioridad marítima, tan necesaria para el mantenimiento de nuestra existencia nacional y de nuestros intereses.»

Ha aquí expuesto sin ambages el ideal de la política inglesa desde hace siglos, encajado en el espíritu nacional de aquel país, que se ha dado exacta cuenta de que su existencia depende, en primer término, del dominio del mar, donde sólo puede admitir rivalidades.

Si en España hubiera habido alguna vez política nacional, y a sostener el poderío marítimo se hubiese dedicado todos los recursos de la nación y las colonias, en vez de malgastarlos en guerras continentales provocadas por los intereses dinásticos de las ramas extranjeras que durante siglos han regido despoticamente a España; si en esta nación no se hubiera destruido el espíritu nacional divorciándole del mar y sometido la inteligencia al sentimiento matando en germen el de libertad e independencia política, seguramente que el lugar de Inglaterra como potencia marítima en el momento presente lo ocuparíamos nosotros, y en vez de una nación decadente y moribunda, seríamos como ya fuimos, la más fuerte y más respetada del mundo.

Juzgan muchos como cosa inútil volver sobre el pasado, por ser cosa que no tiene remedio; pero siempre se está a tiempo de rectificar errores y nosotros ya hemos rectificado el de nuestra constitución política al establecer después de grandes esfuerzos y sacrificios un régimen de libertad que lucha todavía con los atavismos que en la raza han quedado de siglos de absolutismo. Ni las condiciones geográficas de la nación ni tampoco la aptitud de raza para las empresas de mar, han variado. Este último se prueba con sólo poner de manifiesto que la Marina mercante española ocupa por su tonelaje un lugar entre las del mundo, superior al que corresponde a la Nación en todas las demás manifestaciones de su actividad. Y cuenta con que debido a la carencia de política marítima por parte de los gobiernos, que vienen sosteniendo desde hace años una ley de abanderamientos absurda, más de trescientos buques de propiedad nacional y con tripulación española aparecen perteneciendo a naciones extranjeras cuyo pabellón arbolan.

Nada más fácil, por tanto, con una buena política marítima que iniciar el levantamiento de esta Nación, aumentando su riqueza, fortaleciendo su defensa y dando vida dentro del país a las industrias navales, que son las que más contribuyen al desarrollo industrial en todos los países marítimos, que como el nuestro reúnen excepcionales condiciones para explotadas con grandísima ventaja.

Ningún ejemplo más práctico que el que nos ofrece Alemania, que hace treinta años apenas se figuraba como nación marítima y hoy se ha colocado a tal altura por su potencia naval que principia a inspirar serios temores a la nación, dueña hasta ahora de los mares y que por tal causa es dueña de los destinos del mundo.

El milagro lo ha hecho una acertada política marítima, desarrollada con tesón y a conciencia de obtener con ella un éxito tan grande, que el espíritu público, hostil en un principio, se conmuta en ella y llegase a ser, como ya ocurre, el poderoso auxiliar de la continuación de esa política.

Inglaterra hará cuantos esfuerzos le sean posibles para seguir predominando en el mar; pero si todas las naciones marítimas de Europa, con el ejemplo de Alemania y del Japón desarrollan con energía una política marítima y constituyen dentro de sus propios territorios centros de industria naval, en vano serán los esfuerzos británicos para conservar la exclusividad en el dominio de los mares.

Tal ha de ser, a nuestro juicio, la evolución que se ha de operar en el curso del siglo que ahora comienza, que ha de ser decisiva para la destrucción de todas las tiranías y bastante ha durado la de Inglaterra en el Océano.

NAVIGACION AUTOMOVIL

EL "DIETRICH-SKIMMER"

Está sobre el tapete la cuestión de las formas que se deben dar a los «cruceros» automóviles. El estudio de las carencias preocupa con razón a gran número de ingenieros navales, de constructores y aun de aficionados al interesante «sport» de la navegación automóvil.

Desde que surgieron las regatas de bote con motores mecánicos, se han realizado grandes progresos a este respecto, tratando de atenuar en la medida de lo posible las principales causas que se oponen a la marcha; tales como la resistencia del agua que despiensa la embarcación para abrirse paso en la masa líquida, el rozamiento de este agua en el casco, etcétera; y los resultados han sido, en general, muy satisfactorios.

Se ha logrado disminuir las superficies en contacto con el agua, se ha mejorado el calado, y finalmente, se ha llegado con formas aplanadas, según ha podido comprobarse en recientes

pruebas a alcanzar velocidades increíbles en la navegación automóvil.

Como todavía no se ha dicho la última palabra en este particular y el campo de investigaciones es muy dilatado, las tentativas, innovaciones y proyectos nuevos, son muchos, y entre ellos merece fijar la atención el que suministrar los talleres B. Inchausti y Deschamps, en los cuales acaba de terminarse la construcción de un «crucero» de formas todavía más exageradas de lo que se ha visto hasta ahora a este respecto, y que ha sido encargado por el distinguido yachman M. E. Perigaon.

El *Diétrich-Skimmer*, que tal es el nombre de dicha embarcación automóvil, tiene los fondos completamente planos, una popa ancha y resistente al paso que su proa se alza ligeramente para dar paso a las superficies líquidas y sus formas delanteras, son muy redondeadas y fuertes.

Se trata, por consiguiente, como su mismo nombre indica, de un verdadero barco deslizador, que en vez de penetrar en el agua se desliza con gran facilidad y rapidez sobre las superficies líquidas.

Pero lo que más caracteriza a este barco no es la forma de su carena, sino el procedimiento adoptado para su propulsión. En efecto, en vez de unir según costumbre el eje de la hélice al motor por medio de juntas cardán, se ha preferido para evitar una pérdida de rendimiento del propulsor disponer el eje motor, propiamente dicho, en el interior de la embarcación, y colocar el eje porta-hélice en el exterior por debajo del casco y paralelamente al otro eje, y, por consiguiente, a la flotación y unidas ambas partes por un perfecto sistema de transmisión, compuesto de cadena, piñones, ruedas dentadas, etc.

Los órganos inferiores de la transmisión van dentro de un «buit» o espacio cerrado, completamente estanco, lleno de aceite para evitar el recalentamiento producido por el roce.

Las dimensiones del *Diétrich-Skimmer*, son: eslora, 10 metros; manga, 2,20; puntal, 0,65; calado, en carga normal, de 0,10 a 0,12, y va provisto de un motor Diétrich, de cuatro cilindros y cuatro caballos de potencia.—X.

LAS ESCUADRAS ESPAÑOLA E INGLESA

Cádiz 10.

Ha fundado la escuadra española, compuesta de los cruceros acorazados «Princesa de Asturias», «Extremadura» y «Río de la Plata». Han anclado en la Carraca.

Es esperado el buque-escola «Nautilus». También se espera que llegue de un momento a otro el acorazado inglés «Prince Albert», buque insignia de la escuadra británica del Atlántico, que conduce a bordo al almirante y a la esposa de éste, en cuyo obsequio organizanse fiestas en esta ciudad y en Jerez.

DE MARRUECOS

Paris 10.

Despachos de Tánger dicen que la Legación inglesa ha llegado a Tánger a las cuatro de la mañana.

Un crucero inglés le transportó desde Larache.

La Conferencia de Algeciras.

Paris 10.

Dicen desde Tánger, que el Sultán ha solicitado de las Potencias el aplazamiento de la Conferencia de Algeciras.

España y Alemania.

Son muy interesantes las impresiones transmitidas telegráficamente por los correspondientes de la prensa madrileña en Berlín, acerca de la entrevista celebrada con un personaje alemán, relacionado con la cuestión de alianzas y política exterior de España.

Confesamos que a nosotros no nos han sorprendido, y quien haya leído nuestros juicios respecto a la influencia de Alemania en el problema de Marruecos, a partir de la visita del kaiser a Tánger, reconocerá que cuanto ahora expresa el indicado personaje ténen respecto a España, es natural y lógico.

Los intereses de España y Alemania no son opuestos, dice ese alemán, y es verdad; y no siendo opuestos ni en África ni en ninguna parte, claro es que pueden convivir y asociarse; pero, y aquí entra lo más interesante, para que España sea amiga de Alemania, «es indispensable» que no entre en alianzas con otra nación que pueda llegar a ser enemiga de Alemania.

Eso tiene todas las trazas de un veto, y el personaje, en cuestión, recuerda que en la entrevista del rey de España y el Emperador Guillermo, en aguas de Vigo, el kaiser insinuó a D. Alfonso XIII el camino que a España le convendría seguir en sus relaciones con Francia, para ocupar en Marruecos el lugar que le corresponde.

Otra insinuación importante es la de que según el aludido personaje, España necesita la amistad de Francia, pero le es indispensable la amistad con Alemania, que constituye la mayor garantía para la conservación de las instituciones actuales.

Es extraordinaria esa indicación y desde luego, hecha en el extranjero resulta algo deprimente para España. Pero nuestra debilidad militar y naval no consiente entrar en discusiones, y preciso es abrir los ojos a la realidad y pensar que todo eso es un aviso que debe agradecerse, supuesto que indica bien claramente que de existir algún peligro para las instituciones españolas no será por Alemania, y que en todo caso, podrán conjurarse toda clase de temores siendo fieles amigos del país germánico.

Y ahora viene lo más sustancioso. El emperador Guillermo ha tenido especial interés en que la Conferencia internacional sobre Marruecos se celebre en España, y ésto

constituye por sí solo, una ventaja que de antemano nos proporciona la amistad alemana y que aleja para nosotros el peligro del predominio francés en Marruecos.

Después de esto, no queda más sino hacer que la visita del Rey de España a Alemania no resulte infructuosa, y para ello lo mejor es que de ella surja un tratado comercial que afiance momentáneas relaciones, y puntualizando más, establecer un punto de escala en el litoral español, Málaga, por ejemplo, como puerto de escala de los buques alemanes cuyas compañías de navegación que tienen ya establecidos servicios regulares entre Génova y Nueva York, con escalas en Gibraltar.

Todo esto está bien presentado y nuestra impresión del momento está muy lejos de ser pesimista; pues si Alemania procura su engrandecimiento comercial, es lógico que para ello ponga los medios necesarios; y al menos lo indica claramente, el procedimiento que no siguen con España otras naciones, que tienen siempre en los labios su amistad.

Conflictos.

Estudiantes y modistas.

Los estudiantes están a la orden del día y van resultando ya más de moda que los militares; y más que nada lo prueba el entusiasmo con que las novias de los más bullangueros escolares toman la defensa de los elegidos de su corazón.

Las novias de los estudiantes son modistas y costureras por regla general, y eso explica que estos días en los obradores no se hable de otra cosa que de la huelga de los amos jóvenes, que, como los gallegos del cuento, se encuentran solos.

¡Oh jóvenes amables! No quieren encaminar sus pasos al templo de Minerva mientras no se les dé una satisfacción, y ¿qué mejor que la de no entrar en clase? El aula es la oficina de los escolares, y les resulta naturalmente antipática, como a sus novias, las modistas, el obrador.

Otros años, las bullangas escolares no surgían hasta el 10 ó el 12 de Diciembre, para anticipar el «puerto» de Navidad; pero este año las circunstancias de la mala paz, como dicen los pesimistas, ha hecho que se anticipen las vacaciones. A los estudiantes les va admirablemente bien con la huelga. ¡Qué les supriman el jornal! Las patronas están contentísimas, porque con este buro, los estudiantes están todo el santo día de renuncio, en la calle, y como no están en casa, no estropean los muebles ni gastan luz.

Los jóvenes amables discuten, peroran, deliberan... pero no estudian. Antes que ganar el curso está para ellos dejar en buen lugar el espíritu de clase. Es la única clase que ellos soportan; y la verdad es que al verlos tan unidos da envidia, aquí donde todos los organismos, todos los cuerpos, todas las entidades, empezando por la mayoría parlamentaria, están como los órganos de Móstoles.

Como no entran en clase, los estudiantes tienen todo el tiempo suyo y lo emplean en dar la jaqueca a los guardias del orden público, a los liceos y a algún que otro catedrático. Quizá son los escolares los únicos españoles que pueden permitirse el lujo de malgastar el tiempo.

La mesada no les falta, el apetito tampoco; no venían cuantas se les antoja, y por añadidura no van a clase. ¿Quién como ellos? Así se explica que estén tan alegres, mientras las autoridades calderas, las académicas y las otras andan mustias y cariacontecidas.

Desde que los estudiantes hicieron morder, hipotéticamente por supuesto, el polvo a un ministro de Instrucción pública, están hechos unos valientes.

Y en esto de ceñir laureles de la victoria, todo es empezar... y ellos ya han empezado. Lo que no se sabe es cuándo concluirán. Pero sea hoy, sea mañana, sea el mes que viene, el hecho es que ellos sin matser, sin organización, sin disciplina, y por de contado, sin clases, están como las propias rosas, bastante mejor que los pobres catedráticos, con la puerta de las aulas abiertas y sin entrar un alma.

¡Bello porvenir!

Abel Imart.

La emigración

Valencia 9.

Ha zarpado el trasatlántico *Boston*, conduciendo 800 emigrantes.

En este puerto han embarcado 300, con rumbo a la Argentina.

En la despedida se han desarrollado escenas conmovedoras.

La Guardia civil ha estado vigilando el embarque.

DESDE GIBRALTAR

El cumpleaños del Rey de Inglaterra

Paris 11.

Desde Gibraltar comunican que las autoridades de Algeciras han sido invitadas a las fiestas que la guarnición de aquel punto ha celebrado con ocasión de los cumpleaños del rey Eduardo de Inglaterra.

Las autoridades españolas fueron muy atendidas por las inglesas.

En el banquete se cambiaron afectuosos brindis entre los generales ingleses y español.

CRISIS EN FRANCIA

Berteaux, dimisionario.

Paris 10.

El ministro de la Guerra, M. Berteaux, ha presentado la dimisión.

Motivos de la crisis.

Paris 10.

El ministro de la Guerra, dimisionario, viene realizando en su gestión actos de extrema simpatía hacia las izquierdas que hostilizan al Gabinete. Sobre todo en los incidentes entre los huelguistas y las tropas ha mostrado tendencias que muchos ministerios censuraban ágramente.

Después del voto emitido por la Cámara a favor del Gobierno en la discusión del martes, relativa a los sindicatos, M. Berteaux cree que perteneciendo él al partido radical socialista no puede continuar en un Gabinete que acepta una mayoría a la que contribuyen moderados y nacionalistas.

Votación de confianza.

Paris 10.

Al terminar hoy la sesión de la Cámara, ha obtenido el Gobierno una orden del día de confianza, votada por 310 contra 147.

El ministro de la Guerra mantiene su dimisión.

Es probable que se aproveche la crisis para modificar ampliamente el Gobierno, asegurando el concurso del centro y las derechas.

DESDE LISBOA

Embarcación abandonada.—Un cadáver.—Banquete en Cascaes.

Lisboa 10.

Después del reciente temporal, un pescador ha encontrado a 21 millas de Viana de Castelo una embarcación abandonada llamada «Josquina», que se supone española, y dentro de ella un cadáver.

Se ha dado cuenta del hecho al cónsul de España en Oporto.

Los reyes celebraron ayer el cumpleaños de S. M. el rey de Inglaterra con un banquete de gala en Oporto.

Asistieron el ministro y el secretario de la legación británica con sus esposas y el marqués de Sobral, representante de Portugal en Londres.

La familia real y la Sociedad de Geografía han dirigido afectuosos telegramas al rey Eduardo.

QUERER ES PODER

Pena, pena grande es, ver desaparecer un hermoso crucero como el «Cisneros»; pero pena, pena grandísima es, el oír los comentarios que sobre este naufragio se hacen, unos por ignorancia y muchos por malicia.

Desgracia inmensa ha sido el perderlo; pero ¿qué iba a perder un buque, nosotros que estamos en nuestras casas o el marino que lo dirige?

Se dice, ¡tan cerca de la costa, allí a la vista de todos, con tan buen tiempo; pues precisamente por eso se ha perdido; pues ahí en la costa es donde está el peligro y con mar bella; pero con marejada y en alta mar, poco peligro hay de naufragio.

Hace tres años que el «Cisneros» navegaba continuamente, sin que nada le ocurriese y ¡cuántos y cuántos buques no se han perdido en ese tiempo, precisamente en esos parajes de la costa gallega!

La navegación es un constante peligro, con buen, con mal tiempo, por causas que uno no se explica, naufraga un buque.

Ahora bien, ¿no es una vergüenza y graba, que tan abandonado tengamos el señalar, no en los planos, sino en el mar, como es debido, con valizas, etc., esos puntos tan peligrosos y tan concurridos? ¿no se han indicado ya los medios? pues, ¿por qué no se ejecutan esas obras? pues, ¿por qué no se elevan ante el extranjero, cuando, por el contrario, nos humillan, aunque al parecer nos halagan con ellas; pues es natural y muy lógico, que fuera se nos quiera ver siempre pequeños y tributarios del extranjero.

¡Triste nación, que no comprende su situación! Aquí no se piensa más que en la pequeña política, personal y rastrera, y que es la causa de que nuestro presupuesto, que por su importancia daría margen a que nos elevásemos, se consuma sin provecho nacional.

¿No es una vergüenza que tengamos esa hermosa costa de Galicia, esos magníficos puertos sin ferrocarril?

¿No llamamos nuestro mejor arsenal al del Ferrol, y pena de él el decirlo, y no tiene ferrocarril? ¿Y por qué? Porque no se quiere, pues si es necesario, si es preciso para la vida del Arsenal, no debe haber traba alguna para que su construcción sea rapidísima. Lo primero que requiere un Arsenal, es un ferrocarril que lo abastezca; no lo tiene, pues no sirve para nada.

Si queremos ser nación, si queremos progresar, si queremos tener industria y ser exportadores, es preciso que tengamos fuerza, que seamos algo para que nos oigan, para tener un Tratado comercial; en fin, para imponer en algo nuestra conveniencia.

Tener Ejército terrestre y no tener Marina, una nación que tiene muchas costas, es un sueño, cuando hoy, como siempre, pero hoy más que nunca, la fuerza de una nación está en el mar. ¿De qué sirven todos los Ejércitos, si del mar se pierde el dominio?

Esto lo comprenden todos, naciones que apenas tienen costas, pero nosotros, no lo comprendemos. Somos como los moros, que nunca piensan más que en el corazón del país, en arreglar sus cuentas y enredos pe. sociales, nunca miran a la costa, al mar, y así son lo que son y lo que serán. ¡Bien se conoce que fueron nuestros padres!

En el mar está el porvenir de una nación; sin el mar no hay nada.

¿Pero es tan caro todo lo de mar? En el mar no hay términos medios, todo tiene que ser de primera, todo tiene que estar siempre dispuesto y todo es, por consiguiente, caro.

Si tuviéramos Escuadra que navegase, y esta Escuadra se construyese en España, ¿qué riqueza representaría?

La construcción de buques trae consigo gran industria metalúrgica, que es la in-

dustria de las industrias, la que señala el progreso de un pueblo, la que da vida por los millones que emplea y por los hombres que en ella encuentran el sustento.

Convenido estoy y tengo fe en ello, que España ha de comprender su error y ha de hacer Marina, si no pobre de ella! Pues para esto se hace preciso un sacrificio, tanto por la nación, como por el Cuerpo de la Armada, todos deben sacrificarse por el bien patrio, que debe ser el primero.

Si se rompen costumbres añejas, si se miran las cosas sin prejuicios, se dejan miras locales, etc., etc., repito, estoy convencido que con lo que el ministro de Hacienda dé, dentro de nuestras fuerzas actuales, puede emprenderse bien la reconstitución de verdad de nuestra Armada, pero bajo una base sólida y que dé confianza al país.

Querer es poder; pongamos todos de nuestra parte algo, sacrificándonos, si es preciso personalmente, y hagamos una verdadera revolución en la Marina para que, rompiendo lo antiguo, empiece su reconstitución con nuevas bases y nuevos bríos.

José M.^a de Aristeguieta.

San Sebastián, 7 Noviembre 1905.

EL CONFLICTO ESCOLAR

Era de presumir que el conflicto escolar se agravase, y días pasados, al ocuparnos de él sin dar la razón a los estudiantes, exponíamos que el Gobierno tendría precisión de restablecer su autoridad moral y el principio de autoridad, y eso mismo es lo que se destaca en los acuerdos adoptados en el Consejo de ministros de ayer.

Los estudiantes, como jóvenes, y sobre todo, como jóvenes que pagan al Estado la enseñanza que reciben, no pueden ser tratados como gentes sometidas, a quienes una huelga general puede arrebatar el pan de sus familias. Esto debió preverlo el Consejo universitario, y pensar que mientras haya libros abiertos e inteligencias despiertas, la ciencia oficial, que no es la ciencia única, no resuelve ningún problema cerrando sus cátedras; que es justamente lo que ha hecho, condenando a algunos escolares a perder una asignatura.

El Consejo universitario se ha metido en un conflicto entre dos deberes, que a los estudiantes les debe preocupar muy poco; y que quede bien o que quede mal el Gobierno en su autoridad moral y material, ha de pesar poco en el ánimo de los escolares.

Bien lo comprende el gobernador de Madrid, que con su claro talento prevé el sensible caso de imponer la normalidad en la vía pública por medio de la Guardia civil, temiendo que esta noble institución sea silbada, lo que determinaría una imposición de la fuerza a todas luces contraproducente, y más estando fuera del país el jefe del Estado.

Cuando se consideran estos conflictos, se comprende lo apegados que están a lo antiguo los elementos directivos. En el conflicto escolar, el poder público ha debido ejercer presión sobre el Consejo universitario y hacerle comprender que, estando en peligro la tranquilidad pública, y siendo necesario restablecer por la fuerza armada cualquier desmán en las calles, debía evitarse toda ocasión inicial.

El Gobierno no quiere quedar mal, y hace perfectamente; el Consejo universitario tampoco, y es lógico; pero ¿por qué han de quedar mal los estudiantes? Ellos están en mejores circunstancias que esos otros dos factores para quedar bien, y no han de ser tan tontos que la desaprovechen.

Preveamos que en el conflicto escolar la cuerda quiebre por lo más delgado, que es el Gobierno.

Por lo pronto, el gobernador no quiere que le den el último disgusto, y eso es un signo elocuente de que en este asunto las cosas caerán del lado a que se inclinan.

MARINOS ILUSTRES

El Jefe de Escuadra

DON AGUSTÍN DE IDIAQUEZ Y BORJA

1701 a 1778.

Nació en San Sebastián (Guipúzcoa) el año de 1701, procedente de una noble familia y se cruzó desde subalterno en la orden militar de Alcántara.

Entró a servir de guardia marina en 1701, cuando la formación de la compañía de guardias-marinas de Cádiz, al hacerse el nuevo arreglo de la carrera en la Armada cambiando las denominaciones de los empleos. Concluidos los estudios elementales, fue embarcado y navegó en el Departamento, concurriendo en 1720 a la expedición de Ceuta, logrando levantar el sitio que le tenían puesto los marroquíes, y recibiendo Idiaquez el bautismo de fuego en varias acciones de guerra que allí tuvieron lugar.

Regresado a Cádiz, fue destinado con su buque al mar del Sur y allí pasó algunos años de su carrera en las clases subalternas de la Armada, desempeñando diversas comisiones y efectuando cruceros por las costas de Chile y del Perú, volviendo a Cádiz el año de 1731, procedente del Callao de Lima, conduciendo caudales y frutos preciosos de aquel país.

Al año siguiente de 1732, tuvo destino en la Escuadra del teniente general D. Francisco Cornejo, que salió de Alicante con un numeroso ejército, a las órdenes del duque de Montemar, para la reconquista de Orán. Asistió Idiaquez al desembarco de la expe-

dióla y á algunas otras acciones que allí tuvieron lugar hasta la toma de dicha plaza, mereciendo por su bravura y buen comportamiento la recomendación de sus jefes.

Mandó tres navios y fragatas y con ellos desempeñó comisiones de importancia en el Océano y el Mediterráneo y en ambas Américas, sosteniendo diversos combates ya solo, ya en división ó Escuadra, con honor y prestigio para las armas españolas.

Ascendió á general pasó al Ferrol, tomó el mando de cuatro navios, salió con ellos para el Mediterráneo y después de desempeñar una comisión del servicio cerca de las Regencias de Argel, Túnez y Trípoli, haciendo en algunos de estos puntos sentir el peso de las armas del rey, á fin de mantener la piratería de los moros, entró en Cartagena de regreso el 4 de Julio de 1756.

El día 10 de Noviembre siguiente salió de Cartagena mandando las fragatas «Palas» y «Esmeralda» para el Ferrol, conduciendo personal y artillería para dicho departamento.

Regresó después á Cartagena y desde el 18 de Junio de 1761, hasta 24 de Diciembre siguiente, desempeñó interinamente la Comandancia general del propio departamento.

Por Real orden de 27 de Marzo de 1762, se le confirió á D. Agustín Idiáquez el mando de una escuadra, compuesta de los navios «Terrible», «Atlante» y «Astuto» y de las fragatas «Astrea», «Juno», «Perla» y «Dorada», la cual se habilitó en Cartagena.

Con retención de este mando, desempeñó interinamente la Comandancia general del Departamento desde 27 de Mayo, al 21 de Junio del referido año.

Setió después con su Escuadra á verificar el corso contra los moros y contra los cruceros y corsarios ingleses; y tanto dicho año como el siguiente, practicó distinguidos servicios batiendo los fuertes de Argel y de Tánger, y el castillo de Tetuán, y apresando un jabeque, un pingue y una saetia de moros.

Por Real orden de 23 de Marzo de 1764, cesó en el mando de la Escuadra y pasó á Cádiz para encargarse de la flota de Indias, con que salió para diferentes puntos de la América Septentrional y regresó á Cádiz procedente de Veracruz y la Habana el 13 de Marzo de 1767, conduciendo seis millones de pesos fuertes y frutos del país.

Tuvo Idiáquez distintos cometidos en la comprensión de este Departamento, que desempeñó con el celo y esmero que tenía demostrado siempre, y falleció en la misma ciudad de Cádiz el 27 de Diciembre de 1773, á los 77 años de edad más cuatro meses y contando 61 de honrosos servicios, dejando en el Cuerpo general de la Armada una memoria muy grata por su conducta, valor y conocimientos. San Sebastián le recuerda con el nombre de una de sus calles y le hemos inculcado entre los buenos generales de la Armada de su tiempo, porque se señaló por su valor y pericia militando con honra y mérito reconocido en nuestras guerreras Escuadras del siglo XVIII, cuando España tenía algún poderío naval y su pabellón era más respetado y conocido en todos los mares del mundo, sostenido por la Marina de guerra con mucho prestigio.

Manuel Díaz y Rodríguez. Madrid 5 de Noviembre de 1906.

DESDE WASHINGTON

Octubre 26 de 1905.

El imperio alemán es una de las equivocaciones de Inglaterra; que también, algunas veces, se equivocó. Lord Palmerston, que, si tenía cosas de político patriota y estadista, poseía el instinto del hombre de Estado, intentó cortar los vuelos á Prusia, en 1862, cuando el asunto de los Ducados. No logró que prevaleciera su criterio. Si, desde entonces, Inglaterra se hubiera puesto en frente de Prusia, no hubiera habido ni la Confederación Alemana del Norte, creada en 1866, ni por su suceso, el imperio alemán de 1871. Pero á los ingleses se les metió en la cabeza que el peligro, para ellos, no estaba en Alemania, sino en Francia.

Al fin, se han enterado de que sus verdaderos y temibles competidores son los alemanes. Francia, á pesar de lo que gasta en subvenciones, no logra tener una gran Marina mercante, como su población no aumenta, no manda á sus colonias más que funcionarios y soldados; en el comercio de exportación es inferior, en actividad y en «técnicas» á los alemanes. En todos los países en que el inglés pierde terreno,

como importador ó como armador, quien lo gana no es el francés, sino el germano.

Si una guerra desgraciada, en la que desapareciera su unidad y su territorio sea desmembrado, no destiene á Alemania en su carrera, esa potencia está destinada á ser lo que ninguna ha sido hasta ahora: muy fuerte en tierra y muy fuerte en mar, una conjunción de Roma y de Cartago. Ahora, los ingleses andan muy atareados en la obra de «aislar». Esta es la palabra de moda.

Lo que se busca es que el imperio alemán carezca de amigos y aliados. Pero si no se le hace la guerra, si no se le destruye, seguirá aumentando en población, fabricando cada día más barato y poniendo en el agua buques mercantes y acorazados. Cuando más tarde Rusia y Francia—únicas naciones que pueden servir á Inglaterra en esta materia—caer sobre Alemania, tanto más difícil les será vencer á esta.

La cosa urje lo demuestran las estadísticas acerca del crecimiento económico de los alemanes. Una ha publicado, en esta ciudad, el profesor Paul Arndt, de Francfort, sobre los capitales alemanes empleados en el extranjero. Ascienden á quince mil millones de marcos. (El marco vale en moneda americana 23 centavos y 8 décimos). En los países europeos (Rusia, Suecia, Noruega, Bélgica, Holanda, Suiza, Italia, Austria-Hungría), tienen colocados los alemanes unos siete mil millones.

En la América del Sur—y de esto ya hablé meses atrás,—dos mil millones en Centro América, incluyendo Méjico, y las Antillas, mil, en los Estados Unidos; dos mil, en Australia 600; en Asia, mil; en África, otros mil. Si se agrega lo que hay en valores de Estados extranjeros y que los tenebreros alemanes han depositado en el exterior, se llega, según Herr Arndt, á unos treinta mil millones.

Inglaterra tiene colocado fuera doble capital que Alemania; pero, antes, tenía más que el doble y hasta más que el décuplo. La diferencia, entre las dos naciones, como acreedores, va disminuyendo desde hace algunos años y tiende á ser insignificante. Con el tiempo que volverá á ser considerable, pero en contra de Inglaterra?

DE MACEDONIA

El ultimátum de las Potencias.

Un despacho de Constantinopla comunica, que se espera cada hoy el Sultán en los asuntos del «control» internacional sobre las aduanas de Macedonia.

Le ha sido presentado el ultimátum de las Potencias. Se cree no intentará una resistencia inútil.

EL FERROCARRIL DE TEHUANTEPEC

Será una de las vías más importantes del mundo.

El desenvolvimiento de la ruta transcontinental entre Tehuantepec y Coatzacoalcos, con capital y espíritu de empresa británica, es motivo de gran interés en Inglaterra. El público británico, dice Alfred K. Moe, cónsul americano en Dublin, considera la ruta en perspectiva como una adicional salida para su tráfico en el Pacífico, y se complace en creer que será rival del canal más meridional de Panamá. Muchas han sido las discusiones de la prensa; pero hasta hace poco, el asunto no había sido discutido en Irlanda. En un número del «Dublin Irish Times», periódico conservador que ocupa en esta última la posición que el «London Times» en Inglaterra, encuéntrese el siguiente editorial:

Panamá va á contar con un rival en Méjico para el tráfico del Este á Oeste y del Oeste á Este. Méjico es un país de grandes potencialidades; falta saber si son debidamente apreciadas en la gran Bretaña. Monsieur Weedman Pearson, en una entrevista con un periódico de Londres explicó algunos hechos que merecen considerarse. Se ocupa en la entrevista, en su mayor parte, del «nuevo camino real universal». Este es un ferrocarril de 190 millas de largo, que se construyó, según acuerdo de sociedad, con el Gobierno mejicano. Atraviesa el Istmo de Tehuantepec, de Salina Cruz en el Pacífico, á Coatzacoalcos en el Atlántico. Se dice que cuando se acabe de reconstruir será el mejor ferrocarril en el mundo.

Se han gastado, á la hora de ésta, en el camino, 8,733,000 pesos y se han destinado 29,199,000 pesos á los puertos que, según se dice, serán perfectamente equipados. La compañía del ferrocarril ha convenido con

una línea de vapores, cuyo nombre no se ha mencionado, para que el servicio de trenes sea provisto de 11 vapores, de 10,000 toneladas, término medio. Estos buques, es ya sabido, que navegarán en el Atlántico y en el Pacífico.

Variará ser ésta una de las grandes rutas del mundo, y desviará el tráfico que ahora se hace por el cabo de Hornos y el Canal de Suez. Competirá también con los ferrocarriles transcontinentales americanos, porque se podrán transportar mercancías del Pacífico á la costa del Atlántico de los Estados Unidos en veinte días, lo cual es menos tiempo del que se emplea por los trenes de carga de algunos ferrocarriles.

Ni el Canal de Panamá mismo, si llega á realizarse, perjudicará esta gran empresa. El ferrocarril con todas sus pertenencias está á 1,200 millas al Norte de Panamá y 800 millas al Sur de Nueva Orleans. Tenemos pues, «el verdadero camino» real natural del Atlántico al Pacífico.

Las elecciones en Nueva York

Desde Nueva York comunican, que se han hecho numerosas prisiones entre los principales promovedores de los sucesos ocurridos con motivo de las elecciones. Muchas de las urnas electorales han sido encontradas en la ribera Norte.

Información de Marina

Se ha dispuesto que en todos los casos en que la Marina debe tener representación en la Junta mixta de que trata la Real orden de Guerra de 23 de Septiembre último, por tratarse de asuntos de cables telegráficos en punto á plaza marítimos, sea designado el comandante de Marina que ejerza el mando en la provincia á que corresponde la plaza, punto de amarre.

Se ha concedido inclusión en la Escala de aspirantes á pensión en las diferentes categorías de la real y militar orden de San Hermenegildo al contralmirante don Joaquín María Cincunegui y Marco con antigüedad en la Gran Cruz de 27 de Junio anterior, á los capitanes de fragata D. Francisco de P. Rivera López, D. Federico Compañón Risset, D. Adriano Sánchez Lobato, y en la cruz sencilla al comandante de Artillería D. Juan Labrador Sánchez con la antigüedad en la Plaza, de 6 de Agosto de 1902, 5 de Septiembre de 1904, 24 de Noviembre de 1904 y en la referida Cruz, de 16 de Enero del corriente año respectivamente.

Ha sido promovido al empleo superior inmediato el teniente de navío D. Fernando Pérez Ojeda.

Se ha dispuesto sea pasaporte para el departamento de Cádiz desde Ferrol, el maquinista mayor de primera D. Juan García, que perteneció á la dotación del «Cardenal Cisneros», cuando lo permitía el expediente incoado sobre las causas del naufragio.

Se ha dispuesto que el maquinista mayor de segunda clase D. Gerardo Prieto Barros, desembarque del «Pelayo» y embarque en el «Martín Alonso Pinzón»; que el de igual clase D. Pedro Barnabé Rash, embarque en el «Nueva España» al terminar la licencia que por enfermo se halla disfrutando y que el de igual clase D. Ricardo Montero Reguero, presidente del «Cardenal Cisneros», embarque en el «General Concha», en cuanto el capitán general de Ferrol no considere necesaria su presencia en el departamento para declarar en los expedientes que se hallan en tramitación.

Las escuelas ó destinos que deben dar derecho á recompensa consistente en la cruz de la Orden del Mérito Naval blanca pensionada, á los seis años de ejercer el cargo de profesor de una manera continua, y á los ocho en diferentes Escuelas, con objeto de estimular al personal que se dedica al profesorado para que el cargo se desempeñe con el mayor celo, condición indispensable para otorgarla, se ha servido disponer, alcance dicha recompensa á cuantos ejerzan el cargo en los distintos Centros de enseñanza de la Marina; estos Centros son: Escuela Naval, Escuela de Guardias

Marinas en su primer y segundo año, Escuela de Aplicación, de Aprendices Marineros, de Maquinistas, de Maestrana, de Armeros de mar, de Condestables, y cuando estén abiertas, las Escuelas de Infantería de Marina, de Artillería, de Ingenieros Navales, de Administración y de Ingenieros Hidrógrafos.

Un ferrocarril á 3.200 metros de altura.

Treinta años hace que se constituyó una Compañía para llevar á cabo el gigantesco proyecto de construir un ferrocarril titulado *Tyandino*, cuyo objeto era unir la República de Chile con la Argentina, y el Atlántico con el Pacífico, atravesando la inmensa cordillera de los Andes. Tan grandes, tan inmensas eran las dificultades que se presentaron para llevar á cabo las obras, que se consideró como irrealizable el proyecto y hubo que abandonarlo.

Los primeros trabajos consistieron en la construcción de un ramal de 42 kilómetros de longitud en territorio argentino, entre San Joz y Punta de las Vacas, á una elevación de 3.200 metros sobre el nivel del mar, y por la parte de Chile un trozo de línea de 30 kilómetros hasta el sitio llamado Salto del Soldado, y los trenes llegaron á recorrer estos trayectos tan sólo tres veces por semana, coincidiendo con las caravanas encargadas del servicio postal; pero las dificultades que ofrecía la construcción del resto de la línea eran tan enormes, representadas por el transporte de materiales en aquella desierta y montañosa región, que hicieron elevar el costo de aquéllas á un tipo mucho mayor del calculado en los presupuestos, y esto hizo que se desistiera de llevar adelante la empresa de 1877.

Pero ahora parece que se piensa en reanudar el proyecto, y si bien los elementos que se proponen realizarlo están convencidos de que, por lo menos durante algunos años, no será muy brillantes los resultados pecuniarios que ofrezca esta línea, no vacilan en acometer á empresa, animados por la esperanza de percibirlos más tarde con el impulso que moroce á ella, habrá de adquirir el movimiento comercial que se establezca entre Chile y la Argentina y entre ambas repúblicas y Europa, aparte de que, en las cercanías de Punta de las Vacas, se han descubierto ya yacimientos argentíferos que habrían principiado á explotarse y fueron abandonadas las labores por las dificultades que ofrecía la extracción del mineral, y se conoce también que en la cordillera é inmediato al trayecto que comprende el trazado, se encuentran minas de plomo.

La gran distancia que separa á estas dos repúblicas, se recorre en la actualidad mediante una larga y penosa navegación, ya por el Cabo de Buena Esperanza ó por el estrecho de Magallanes, á menos que se prefiera hacer el viaje por tierra, recorriendo sobre lomos de caballos aquella larga cordillera; pero este último sistema, si bien resulta un viaje hermoso, pintoresco, ofrece grandes peligros, además de las dificultades de la hospedería, aparte de que no puede hacerse más que en los tres meses de verano en que las nieves permiten el tránsito de los caminantes.

Esta obra será una de las más notables, difíciles y atrevidas de la ingeniería moderna, y como hemos dicho, se acometerá dentro de poco tiempo. Los datos que por hoy podemos comunicar á nuestros lectores, consisten en que esta línea no tendrá más que dos estaciones: Punto del Inca y Juncal; el túnel más elevado se abrirá á una altura de 3.200 metros sobre el nivel del mar; alcanzará una longitud de dos kilómetros, y para dar una idea de lo costosa que habrá de resultar la construcción, baste decir que la cal, transportada por mulos, tendrá, puesta al pie de obra, un precio de 300 francos la tonelada.

EL VIAJE DEL REY

Salida para la cacería de Springe.

Hannover 10. El emperador, el rey de España y el kronprinz, vestidos con trajes de cazadores, han salido á las ocho y veinte para Springe.

Tomán parte en la cacería el ministro Poddieki, otros dignatarios y altas personalidades militares.

Declaraciones de D. Pío Gallón.

Berlín 10. El Berliner ha celebrado una entrevista con el ministro de Estado español, D. Pío Gallón, manifestándole, ésta que se felicita por la acogida que Alemania ha tributado al soberano español, y en la que se afirma la voluntad de que España viva en paz con todas las potencias.

«Eso es lo que indica el viaje de D. Alfonso á Berlín el día siguiente de la visita de M. Loubet á Madrid.» Respecto á la cuestión de Marruecos, el Sr. Gallón ha declarado que España man-

tendrá los derechos que le asisten por ser potencia vecina.

Bulow y Gallón.

Paris 10. El *Gil Blas* dice que en una entrevista que tuvieron su presencia D. Alfonso el príncipe von Bulow y D. Pío Gallón, éste declaró que seguiría relativamente á Marruecos la política de su antecesor, que la amistad de España hacia otra potencia no podía ser exclusiva; y que en las Conferencias de Algeciras España reconocerá los derechos de policía especiales de Francia; pero que apoyará en la medida de sus fuerzas las reivindicaciones de Alemania.

El príncipe von Bulow afirmó las disposiciones pacíficas de Alemania, deseosa de favorecer toda buena «entente» entre otras potencias que no sea dirigida contra Alemania.

Después se trató de la invitación hecha por el rey de España al kaiser de venir á visitarle en Madrid.

Banquete en la Embajada española.

Berlín 10. D. Alfonso ha asistido esta noche al banquete que en su honor ofrecía el Sr. Ruana en el palacio de la Embajada española. Seguidamente ha recibido á una Comisión de la colonia española.

Don Alfonso XIII en Potsdam.—Baile en el «Palacio de Mármol».

Potsdam 11. D. Alfonso ha llegado anoche á las diez y cuarenta y cinco de la noche en automóvil, procedente de Berlín, y dirigiéndose directamente al «Palacio de Mármol», donde el kronprinz y su esposa ofrecían un baile en su honor.

El Tolsón de Oro á Eulow.

Berlín 11. D. Alfonso ha concedido al príncipe von Bulow las insignias del Tolsón de Oro.

Agitación revolucionaria en Rusia.

Telegramas oficiales procedentes de Rusia aseguran que las noticias referentes á los desórdenes ocurridos en Cronstadt, han sido muy exageradas y que el movimiento ha quedado reprimido.

Le Petit Parisien, en su despacho fechado en San Petersburgo, dice que, según parece, los fuertes de Cronstadt están bombardeando mutuamente, disparando también sobre el Palacio imperial de Peterhof.

Le Matin, reproduciendo noticias procedentes de San Petersburgo, dice que ayer, á las cinco de la tarde, Cronstadt estaba ardiendo, y que las tropas habían colocado sus traluz en los cañones.

Los ametrinados se han apoderado del arsenal. Los primeros buques que desembarcaron fueron acuchillados; los demás se unieron á los revolucionarios.

Parece que un regimiento de Dragones de la guardia, al completo, capituló sin combatir. También se dice que el regimiento de Lanceros de la emperatriz ha quedado aniquilado. Los revolucionarios son en número de 25,000, teniendo se apoderen de los buques de guerra.

Eco revolucionario arrojado.

Cronstadt 10. Después de haber sufrido pérdidas, cuyo número se eleva á un centenar de muertos y varios de heridos, los ametrinados han sido detenidos, quedando sofocada la rebelión.

Los intensos de los revolucionarios han fracasado, quedando éstos reducidos á la impotencia. Millares de soldados fieles llegaron á tiempo para impedir estallar la revolución militar y evitar la pérdida momentánea de Cronstadt.

Cronstadt en estado de sitio.

San Petersburgo 11. El estado de sitio ha sido proclamado en Cronstadt.

Estado de Wite.

Paris 10. El conde de Wite se halla tan extenuado por el trabajo y por los cuidados, que apenas puede hablar.

Sus nervios se hallan tan excitados, que el hombre templado, se deja arrastrar por violentas crisis de cólera.

La autonomía en Polonia.

Paris 10. En Petersburgo se ha decidido en sentido

FOLLETON DEL «DIARIO DE LA MARINA»

AVENTURAS

EN MÉJICO

LUCIANO BIART

¿Quieres que tus piernas son tan largas como las mías? Este es un privilegio que tal vez tendrás dentro de diez años. Entratanto, paso natural, sin esfuerzos ni precipitación. ¡Uno, dos, tres! así. Continúa sin cuidarte de mí, y puesto que tú no puedes andar como yo, procuraré hacerte como tú.

Como se trataba de un viaje de trescientas leguas, era preciso acostumar al niño á un peso regular. Después de muchos ensayos, convinimos en adoptar el paso ordinario, de modo que pudiese ir á nuestro lado Luciano, dando dos pasos por cada uno de nosotros.

Dirigiamonos á las alturas, porque nuestra intención era penetrar en la Cordillera, rodear el volcán de Orizaba, bajar á las sabanas, inclinándonos á la izquierda para llegar al mar; en seguida atravesar las praderas y selvas de la Tierra Caliente y vol-

ver á nuestro punto de partida por las montañas de Sangolías. Este itinerario representaba ciento cincuenta leguas en línea recta y trescientas lo menos calculando las curvas que tendríamos que describir. En esta larga travesía nos proponíamos pedir de tiempo en tiempo hospitalidad en las aldeas indias que encontramos, y acampar y dormir á la intemperie siempre que fuera preciso.

Cerca de las once de la mañana era ya insufrible el calor, y Luciano preguntó á qué hora almorzaríamos. En aquel momento atravesábamos una plantación, casi podría decir una selva de cañas de azúcar. Las cañas, de cerca de dos metros de altas, eran unas amarillas y otras veteadas de azul. Esta última especie concluirá por dominar á su rival, porque pretenden los cultivadores que, aunque más delgada, da producto más seguro. Encuerado cogió su machete, cortó una caña, la peló y nos presentó algunos pedazos. La caña de azúcar es sumamente dura y es preciso mastiolarla para romper las celidillas que encierran el jago azucarado, que no se podría exprimir de otro modo. Mis compañeros empezaron á masticar la médula de la preciosa planta, siendo Gringalán tan ávido de ella como nosotros.

Cerca de un cañaveral, una banda de indios labraba otra plantación. El terreno estaba cubierto de ceniza. El capataz nos dijo que

cuando se corta la caña, se la quitan las hojas que quedan en el suelo. Gracias al sol tropical, en ocho días se secan estos despojos, entonces se les prende fuego y la ceniza que queda sirve de abono. Cinco ó seis zatecas labraban aquella tierra estéril en aparición, con ayuda de un arado primitivo, con un simple palo colocado entre dos discos de madera, que formaban ruedas sin rayos, arrastradas por bueyes unidos al yugo.

Samichrast tomó el niño de la mano. —Es preciso que en adelante,—le dijo,—cuando comas un terrón de azúcar, conozcas la historia de lo que comes. La caña de azúcar, se llama en latín *saccharum officinale*, es decir, azúcar de oficina, porque en otro tiempo era tan raro el producto de esta planta, que sólo se vendía en las boticas. Dicese que la caña es ordinaria de la India. Como ves, es una cepa que da de seis á veinte tallos guarnecidos de nudos más ó menos separados y de variable número. La más estimada, llamada caña de Taiti, tiene rayas de color violeta. El ejemplar que tienes á la vista es uno de los más notables por su desarrollo, porque debe tener cerca de cuatro metros de alto.

—Se parece á la caña de maíz,—dijo el niño. —Sí, con la diferencia que el maíz no tiene más que un tallo. ¡Ah! hé ahí un indio que ataca con su macheta á la hermosa

planta que acabo de enseñarte. Mira cómo la corta oblicuamente con un solo golpe y tan cerca del suelo como puede. La quita las hojas y de otro golpe separa la verde copa que servirá de alimento á los animales; en seguida la divide, cuidando de cortarla entre los nudos, porque la va á emplear en la plantación de un nuevo cañaveral.

—¿No producen semilla las cañas?—preguntó Luciano. —Sí, señor Rivo de Sol; pero la semilla de la caña se desarrolla con demasiada lentitud y exige cuatro años para producir una planta explotable. Ahora bien, como hay muchos golosos de tu especie, que consumen gran cantidad de confitas, era necesario descubrir un procedimiento más rápido para reemplazar el azúcar consumido. Ese procedimiento se encontró al fin. Plantarán esos pedazos de caña, y el nudo, que fuera de la tierra produciría hojas, producirá rafeas en el suelo. Como es grueso, brotará con fuerza, y dentro de un año, ó de diez y ocho meses á lo más, dará origen gracias al sol, á una decena de tallos tan hermosos como el que le produjo á él.

Durante esta explicación, Encuerado, al queja carga que llevaba había muy pensosa la inmovilidad, había continuado andando y necesitamos correr para alcanzarlo. Al pasar vió Luciano cómo plantaban los trozos de caña que habían cortado á su vista.

Pronto oímos tramos una plantación reciente, en la que tiernos retoños, parecidos al césped naciente, daban color verde al suelo. Samichrast removió la tierra é hizo examinar á su maravillado discípulo un fragmento de caña cubierto ya de hojas y raicillas.

Al volver un resaca del sendero, me saludó un hombre á caballo; era el mayordomo de la propiedad que atravesábamos. —¡Hola! don Luciano, ¿á dónde va usted con ese equipo?—me preguntó. —A recorrer las selvas de la Cordillera,—le respondí. —¡El cielo me valga! ¿Y acompaña á ustedes el señorito? —Sí. Diosa os guarde, y hasta la vista, Antonio.

—¿Hasta la vista? ¿Por el alma de mi padre! no se marcharán ustedes de ese modo. La cocinera guarda huevos y judías fritas y yo debo tener un par de botellas de vino de España, que beberemos por nuestro feliz viaje, si no desprecian ustedes la hospitalidad de un pobre.

Cómo estábamos en ayunas no rehusamos aquella cordial invitación. El mayordomo se empeñó obstinadamente en tomar á la grupa á Luciano, que no deseaba otra cosa. —¡Diablo! ¡Diablo! dijo Samichrast, eso es acostumbrarle mal desde el principio. —Será media legua menos para sus pobres piernas,—replicó Antonio.

afirmativo la cuestión de la autonomía en Polonia.

Precauciones en Silesia

Berlín 10. El Landrath del distrito de Kattoivitz, en la Silesia, ha sido autorizado para pedir tropas en caso de violación de la frontera alemana por los huelguistas revolucionarios rusos.

Polizontes destituidos.—Dimisión aceptada.—El temor de los judíos.

París 10. De San Petersburgo dicen que, según las últimas noticias de Finlandia, todos los funcionarios de policía de nacionalidad rusa han sido licenciados.

Al gobernador general, príncipe Obolensky, le ha sido aceptada la dimisión. En Turispoli parece que se ha hecho crítica la situación.

En San Petersburgo son temidos desórdenes antisemitas, y los israelitas están alarmados por las proclamas del partido reaccionario, en las que se incita al pueblo a matar judíos e intelectuales.

Los judíos comerciantes y otros correligionarios suyos adoptan medidas de precaución y piden protección a las autoridades.

Los marinos sublevados.

París 10. Los marinos de la ciudad se sublevaron también en San Petersburgo; pero la rebelión fué reprimida de un modo inmediato.

Los hornos de Cronstadt.

París 10. Durante los tumultos llegaron a 100 los muertos y 200 los heridos. Los desórdenes fueron reprimidos gracias a la intervención del regimiento de Irkutsk y de la caballería de la guardia imperial.

TELEGRAFIA SIN HILOS

A BORDO DE LOS BUQUES DE GUERRA

Se ha dispuesto que no procede modificar la Real orden de 19 de Julio próximo pasado, que encarga a los oficiales de derrota del manejo de la telegrafía sin hilos; por ser dichos oficiales los encargados de todos los aparatos de comunicación exterior en combates y al propio tiempo que se autorice a los comandantes de los buques, para que si consideran que los oficiales de derrota no pueden por sus muchas ocupaciones dar las clases a los guardias marinas, nombren para dicho profesorado a otro de los oficiales de la dotación.

Las elecciones de mañana.

En las próximas elecciones a concejales presentan sus candidaturas los siguientes: (Los candidatos están designados con estas iniciales: c., conservador; l., liberal; d., demócrata; v., villaverdista; r., republicano; s., socialista, é ind., independiente.)

DISTRITO DEL CENTRO.—Elige cuatro concejales. Innocencio López Marfín, l.; Telesforo de la Garma, l.; Emilio Blanco, l.; Bernardo Marín, c.; Pedro del Castillo Olivares, c.; Leopoldo Abeti, ind.; Enrique López, ind.; Rafael Gómez, ind.; Faustino Frutos, d.; Alejandro Rodríguez, d.; Francisco Colomar, ind.; Juan Hernández, r.; José Gao, r.; y David Sáez, r.

HOSPICIO.—Elige cuatro concejales. José Goy, l.; Juan Pavía, l.; Bernardo Rengifo, c.; Pedro García Garamendi, c.; Alfonso J. Martín, ind.; Alfonso Senra, v.; Carlos Baranco, r.; Eugenio de la Sal, r.; Gregorio Torrecilla, r.; Antonio Carretero, r.; y Florentino Torrado, r.

CHAMBERÍ.—Elige cinco concejales. Luis Mazzantini, l.; Cristóbal de Castro, l.; Eduardo de Larrea, l.; Antonio Fernández de la Cuadra, l.; Enrique Martínez, l.; Eduardo Morales, c.; Ramón Sáenz de Heredia, c.; Luis Seguí, v.; José Moyrón, r.; Canato González, r.; Evaristo Fernández, r.; Luis Talavera, r.; Juan Rincón, ind.; Pascual Ruiz Salina, ind.; Antonio Rosado, ind.; Francisco Cantero, r.; Fulgencio González, r.; Eduardo Vargas, r.; Manuel de la Torre, r.; José María de la Torre, r.; Pablo Iglesia, s.; Rafael García, s.; y Francisco Largo, s.

BUENAVISTA.—Elige tres concejales. Nicolás Martín Navarro, l.; José L. González, l.; Antonio M. de Encio, c.; Ricardo R. Villarino, r.; José Soler, r.; y José M. Aguirre, ind.

CONGRESO.—Elige cuatro concejales. Santiago Gascón, l.; José Madrid, l.; Francisco Fuertes, l.; Manuel Creus, c.; Manuel Linares Rivas, v.; Juan Sánchez, r.; Ignacio Santillán, r.; José Corons, r.; Leonarzo Ortega, r.; Honorio Hernández Agero, ind.; Dionisio Peláez, ind.; Francisco Artio, ind.; Ricardo Pérez, ind.; José Morales, ind.; y Martín Cañizares, ind.

HOSPITAL.—Elige dos concejales. Fulgencio Puch, l.; Valeriano Parraga, l.; Félix de la Torre, r.; y Luis Casanueva, r.

IGLESIA.—Elige un concejal. Luis Fajás, l.; José Ruiz Márquez, ind.; y Manuel Bezos, r.

LATINA.—Elige un concejal. Tomás Caballero, l.; y Manuel Piñilla, c.

PALACIO.—Elige un concejal. Emilio Ardurs, l.; Augusto Fernández, l.; Pedro Megía, ind.; y Pedro Cortavarría, r.

UNIVERSIDAD.—Elige tres concejales. Antonio González Palencia, l.; Gerardo Atienza, l.; Luis F. Guirao, c.; Miguel Morayta, r.; Bonifacio Rozalem, r.; y Mariano González, r.

LA "GACETA" DE HOY

SUMARIO

Ministerio de la Guerra.—Real decreto disponiendo que los destinos de los jefes y oficiales se otorguen directa y libremente por el ministro de la Guerra.

Reales órdenes aprobatorias de la expedición por duplicado de los documentos que se expresan.

Otra disponiendo se devuelvan a Antonio Zuñil Casco las 1.500 pesetas que depositó para resimir del servicio militar activo a su hijo Fernando.

Ministerio de la Gobernación.—Real orden resolutoria de una instancia dirigida a este Ministerio por D. José Manuel Pedregal acerca de distintos puntos que afectan al procedimiento electoral.

Ministerio de Fomento.—Real orden prohibiendo se establezcan en los ríos, arroyos, etc., presas ó aparatos que obstruyan el paso de los peces.

Administración central.—Marina.—Dirección del Material.—Señalando el día 6 del próximo Diciembre para la celebración de la subasta para contratar el suministro de carbón inglés a los buques de la Armada.

Hacienda.—Junta clasificadora de las obligaciones procedentes de Ultramar.—Rectificación a las relaciones de créditos publicadas en la Gaceta de 2 de Noviembre últimos en la Gaceta de Madrid.

Dirección general del Tesoro público.—Noticia de los pueblos y Administraciones donde han cabido en suerte los premios mayores que comprende el sorteo de la Lotería Nacional celebrado ayer.

Gobernación.—Subsecretaría.—Sanidad exterior.—Vacante de una plaza de médico segundo de la estación sanitaria del puerto de Cádiz. Nombrando médico habilitado de la Inspección local sanitaria del puerto de Lsguardia (Pontevedra) a D. Pacifico Rodríguez y Rodríguez.

Instrucción pública.—Subsecretaría.—Nombrando maestro en propiedad de una Escuela elemental de Madrid a D. Ludovino Corbo y González.

Tribunales de oposición.—Nombrando a los opositores a Escuelas y Auxiliares vacantes en este distrito universitario; a los opositores a la plaza de auxiliar-profesor de fregua, vacante en la Escuela de Veterinaria de Córdoba, y a los opositores a las Cátedras de Iglesias y de Escuelas de Artes e Industrias de Las Palmas y Gijón.

Fomento.—Dirección general de Obras públicas de andenes y terminación del dique de abrigo en el puerto de Ibiza; de las de instalación y construcción de las boyas de amarre para el fondeadero de Mschichaco; de las de dragado de la dársena de San Juan de Nueva, y de las de reparación de averías en el dique Sur (Canarias).

PRACTICAJES

Por la dirección de la Marina mercante se ha expedido la siguiente circular:

Dispuesto por el señor ministro de Marina, en 28 de Octubre último, se abra una información pública entre todos los Centros, Asociaciones y Corporaciones de carácter marítimo, así como también entre el personal interesado, a fin de que los expresados propongan lo que a su juicio consideren más conveniente para hacer una nueva clasificación de puertos y reglamentos de los servicios de Practicaje y amarraje de los buques del comercio en todos los de la Península é islas adyacentes, con el objeto de facilitar el estudio que sobre los referidos asuntos ha sido encomendado por Real orden de 20 de Septiembre próximo pasado, a esta Dirección General de la Marina mercante; se pone en conocimiento de los ya indicados Centros marítimos, así como también del personal náutico indicado, a fin de que se sirvan remitir directamente a esta Dirección General y a la brevedad posible, las informaciones detalladas de cuanto se les ofrezca y parezca acerca de los particulares de referencia.

Para el mejor conocimiento de esta circular, las Autoridades de Marina se servirán darle la mayor publicidad posible en sus respectivas jurisdicciones.

LAS ACTAS

Anoche se discutió la del Ferrol, acerca de la cual se formularon tres dictámenes: uno, solicitando la proclamación del señor Moreno, que firman los Sres. López Oyarzábal y García Alonso; otro, el del Sr. Mille, que suscriben los Sres. Lacierva, Domínguez Pascual, Janoy, marqués de Figueroa, García Aliz y el presidente, marqués de Tevergá.

En el tercero y último dictamen se pide que el acta sea declarada grave, hallándose firmado por el Sr. Mollada.

Se abstuvieron de votar los Sres. Gómez Acebo, marqués de San Marcial y Delgado.

En la Princesa

Segundo concierto del niño Horszowski.

Público distinguido ocupaba todas las localidades del elegante coliseo.

El niño, prodigioso pianista, desplegó ayer nuevamente sus inimitables facultades artísticas, interpretando un diffoil y variado programa.

La primera parte, dedicada a los clásicos maestros Rameau y Scarlatti, proporcionó al niño Micio Horszowski una continua ovación.

En Chopin hizo alarde de pasión, delicadeza y sentimiento infinitos.

La tercera parte y las piezas de gracia que tocó Micio, a vivas instancias del público, que no se cansaba de aplaudir, seducido por el encanto del prodigioso niño, renovaron las ovaciones.

La inteligente y distinguida concurrencia que asistió ayer al concierto salió entusiasmada del maravilloso arte, lleno de dulzura y sentimiento con el que el niño pianista ejecuta las más difíciles composiciones.

INFORMACIÓN POLITICA

El Instituto de Reformas sociales ha aprobado un proyecto de Real orden del Ministerio de la Gobernación, recomen-

dando a todas las Cajas de Ahorros de España su voluntaria adhesión a las conclusiones de la conferencia sobre previsión popular respecto al servicio gratuito de transferencias de libretos de los imponentes que se trasladan a otra ciudad.

El Sr. Fernández Arias, según han dicho algunos individuos de la Comisión de actas, ha solicitado de ésta el nombramiento de nuevos calígrafos para examinar las firmas que se suponen falsificadas en su acta.

La Sala de justicia del Tribunal Supremo ha dictado ayer tarde providencia en el escrito del fiscal de S. M., designando al presidente de la Audiencia provincial de Salamanca para que actúe como juez especial en las diligencias que empezarán a instruirse en aquella capital con motivo de las denuncias hechas en el Congreso al discurrir el acta de Sequeros.

Anoche le fué transmitido a aquel funcionario telegráficamente el auto de la referida Sala del Alto Tribunal de justicia.

El breve leerá el ministro de Fomento en el Senado un proyecto de ley para la

construcción de los ferrocarriles pirenaicos.

Hoy se han reunido las Secciones del Senado para nombrar varias Comisiones, entre ellas las relativas al uso de la autorización concedida por la ley de ferrocarriles secundarios, a sindicatos agrícolas, a pesca fluvial y a la concesión de bronce para los monumentos en Madrid á Castelar y al doctor Rubio.

CONSEJO DE MINISTROS

Ayer tarde se reunieron los ministros en Consejo, bajo la presidencia del Sr. Montero Ríos.

No asistió el ministro de la Gobernación por hallarse en el Congreso interviniendo en la discusión de las actas de Madrid.

El objeto del Consejo no era otro que el de ocuparse del conflicto escolar y delbar acerca de las medidas necesarias para llegar a su solución.

Por las noticias que el Gobierno tenía ayer tarde, dedujo éste que el actual conflicto no reviste proporciones excepcionales de gravedad, siendo éste mayor en Barcelona que en Madrid, donde se confía que hoy termine la agitación de los escolares.

Examinados todos los antecedentes del conflicto, acordaron los ministros que no proceda la adopción de medidas de carácter extraordinario, sino simplemente la aplicación de aquellas que, referentes a la disciplina escolar, están contenidas en las disposiciones vigentes; y especialmente en un reciente decreto del Sr. Domínguez Pascual.

Para recordar estas disposiciones y encauzar la necesidad de restablecer a toda costa la disciplina universitaria, dictará el ministro de Instrucción pública una real orden, que se comunicará inmediatamente a los rectores.

SENADO

Sesión del 11 de Noviembre 1905

Comienza a las tres y cuarenta, presidiendo el general López Domínguez, con asistencia de ocho senadores.

El banco azul desierto.

Leída y aprobada el acta de la sesión anterior, se entra en el orden del día, pasando el Senado a reunirse en sesión secreta, para tratar de asuntos de gobierno interior.

Para el Senado a reunirse en secciones para el nombramiento de comisiones sobre los siguientes proyectos de ley:

Uso de la autorización concedida por la ley de ferrocarriles secundarios.

Sindicato agrícola.

Pesca fluvial.

Concesión de bronce para un monumento al doctor Rubio.

Item id. á D. Emilio Castelar.

Reanudada la sesión a las cinco y veinticinco y se da cuenta del despacho.

Se da cuenta del resultado de las secciones. Se señala la orden del día y se levanta la sesión a las cinco y treinta.

Entre las Comisiones nombradas figuran las siguientes:

Ferrocarriles secundarios.—Sres. Veragua, Ordóñez, Banzo, O'Leary, Calbetón, Solsona y conde de Estaban Colantes.

Sindicatos agrícolas.—Señors Santa María de Paredes, Pulido, Alonso Martínez, Harro, conde de Campomanes, Cárdenas y Bistida.

CONGRESO

Sesión del 11 de Noviembre 1905

Abrese a las dos y cuarenta minutos, preside el señor marqués de la Vega Armijo.

Se aprueba el acta anterior.

Orden del día.

Pónese en discusión el voto particular que pide la gravedad para los lugares.

El Sr. Salmerón: Comienza llamando estafadores a los diputados que vienen aquí falseando el acta (Rumores).

Elogia al Sr. Maura por su sinceridad electoral.

Habla de los mñidores electorales, dirigiéndose entonces al Sr. Gálvez Holguín (este pide la palabra).

Relata las tropelías que se han cometido tanto en la confección de listas, como en la elección y el escrutinio.

Hace una comparación entre las elecciones de Madrid y Barcelona.

Dice que la noche del 8 de Septiembre, el suceso de los tiros fué grotesco, cuando pudo terminarse en trágico.

Añade que no disparó ningún paisano.

Entra luego a detallar falsedades en la elección y en la confección de las actas.

Repite sobre elecciones todo lo que ayer dijo el Sr. Azcárate.

Lee cuales son los verdaderos votos que deben corresponder a cada cartada, demostrando que los republicanos alzaron los primeros puestos.

Si no declarárais graves estas actas, será porque queréis ofrecer a la Monarquía la ofrenda de la estufa y el chanchullo y la falsedad.

El Sr. Prieto, dice que el discurso del Sr. Salmerón no es para convencer a la mayoría de la falsedad de las elecciones, sino obediendo a la presión de su partido.

Dice, que el Gobierno no tenía por qué quitar esas actas a los republicanos, cuando otros del mismo partido ocupan los escaños para honra de la tribuna española.

Dice, que la derrota de los republicanos fué debido a la mala elección de candidatos, y a la división que reinaba entre ellos.

(Ben en la mayoría.)

Sostiene que la policía no hizo ningún disparo, la noche de los disparos en la carrera de San Jerónimo.

Termina diciendo, que los diputados electos serán seguramente los d putados por Madrid.

(Aplausos de la mayoría, silbidos de los republicanos.)

El Sr. Gálvez Holguín dice que el pueblo de Madrid le ha dado una reparación que él necesita.

Explica la formación de la candidatura de Madrid, sin pacto ni componendas.

Trata de sincerarse de cuantos cargos le han acumulado.

Reñore que el Sr. Salmerón decía refiriéndose a los monárquicos: «¡Hay que matarlos!»

El Sr. Maura dice: No me asustaron. Ya sé yo que el Sr. Salmerón vive siempre en superlativo.

Termina diciendo que se siente honrado con la investidura de diputado por Madrid.

Dice que si el Sr. Salmerón ha salido por Barcelona, débesele a la protección del Sr. Lorrux.

Y dice que mientras el Sr. Salmerón sea el jefe de la minoría republicana, las instituciones monárquicas pueden dormir tranquilas.

El Sr. Salmerón rectifica. Contesta al señor Prieto demostrando la unidad del partido, diciendo que buenos prueba de ello es que no aparecen votados más cantidos republicanos que los acordados por el partido.

Amante de la sinceridad, aplaude la conducta del Sr. Prieto, recomendando a la mayoría que voten el dictamen de la Comisión.

El Sr. Prieto rectifica, dejando a la mayoría en libertad de votar, como quiera, los votos particulares y el dictamen de la Comisión.

Dice que la inmensa mayoría del pueblo es monárquico. (Risas de los republicanos.)

El Sr. Salmerón: Dice que el gobierno llegará a ofrecerle actas en blanco a los conservadores, y éstos lo rechazarán.

El Sr. Prieto: Contesta al Sr. Salmerón recordándole la carta de Nekens.

El Sr. Salmerón: «Pero que se discuta aquí, mi posición en el partido ó las actas de Madrid?»

El Sr. Alba pide que se dé lectura a una proposición que tiene presentada.

El señor marqués de la Vega de Armijo se opone.

El Sr. Alba insiste alegando precedentes. Pide la lectura de un artículo y esto promueve una grande confusión. El Sr. Alba quiere hablar por cualquier medio.

El Sr. Romo pide la lectura de otro artículo pero se opone a que se lean proposiciones.

El señor marqués de la Vega de Armijo: Se va a dar lectura a la proposición.

(Escandaloso. ¿Qué se lean! otros ¡no no!)

El Sr. Sánchez Guerra pide se lea otro artículo.

Nuevo escándalo. Todos hablan y gritan.

(Entra el Sr. Montero Ríos en el Salón y mira a todas partes espantado del escándalo.)

El Sr. Sánchez Guerra se opone a que se lea la proposición, que sería tentar en mal precedente.

Los señores Alba y Sinech Guerra sostienen un largo diálogo. (Todos los diputados hacen comentarios en alta voz, produciéndose una confusión grande.)

El Sr. Alba sostiene que se le deje sostener su proposición.

El conde de Romanones dice que el Gobierno no quiere entrar en la discusión de las actas; pero se trata de impedir que el Gobierno se constituya.

El Sr. Alba: Yo no he dicho eso. (Gritos de la mayoría.)

El conde de Romanones: Yo no he interrumpido a S. S., y hasta le he cedido la palabra teniendo derecho ha hablar primero.

El Sr. Alba: ¿Qué artículo es ese? (Romanones no sabe qué contestar). Luego dice que por este sistema no se constituirá el Congreso ni en un mes ni en un año.

El Sr. Alba lee palabras del conde de Romanones dichas en otra ocasión, contrarias a lo que hoy dice. (Siguen el tumulto.)

PLAZA DE TOROS

Mañana domingo 12 se verificará una gran novillada, lidiándose seis toros, desecho de tonta y cerrado, de la ganadería de la señora viuda de D. Carlos López Navarro, de Colmenar, siendo los matadores Antonio Pasa, Hilario González (Serranito) y Antolin Arenzana (Recajo), nuevo en esta plaza.

Los billetes de la novillada suspendida el domingo último serán valederos para esta.

La corrida empezará a las tres.

NOTICIAS

A petición de la Sociedad de pescadores de Tortosa se ha nombrado por el ministerio de Marina una Comisión para hacer un detenido estudio y proponer lo más conveniente para evitar el agotamiento de los peces en el río Ebro.

Para formar parte de la referida Comisión ha sido nombrado, en representación del ministerio de Fomento, el ingeniero de Montes D. Santiago Pérez Argemi, afecto al distrito forestal de Barcelona.

La Asociación de Náutica Española, defensora de los intereses de la Marina en general, y en particular de la mercante, ha confiado su representación en Madrid al distinguido escritor naval D. Serafín Odón Alonso-Barroeta.

A fin de dar toda clase de facilidades a los viajeros que utilicen la línea de vapores rápidos próxima a establecerse entre Buenos Aires y Vigo, se ha interesado de la Compañía del ferrocarril de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo habilite la factoría que en los muelles de este puerto tiene establecida con objeto de utilizarla para el despacho de billetes y facturación de equipajes.

Una instancia del gremio de pescadores de Santander pidiendo se prohíba arrojar los fangos mineros en la bahía y sus playas se ha remitido a informe del gobernador, oyendo previamente a las Juntas de Minas y Obras públicas, Comandancia de Marina y Junta de obras del Puerto.

Anteojos rosa prestados. Unicos que conservan y mejoran la vista, y aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan a prueba, y no siendo satisfactorios a la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubosc, acreditado óptico esta biencia en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídanse el catálogo, que se da gratis.

Espectáculos para hoy. ESPAÑOL.—A las nueve.—(Primer espectáculo de moda).—El médico de su honra.—El flechazo COMEDIA.—A las nueve.—El adversario.

PRINCESA.—A las nueve.—Los hijos artificiales.

LARA.—A las ocho y media.—(Moda).—Entre parientes.—El baile de cabezas.—El señor cura (los actos).

Imp. del FOMENTO NAVAL, San Bernardo, 1

Junta de Fomento Naval
Montepio Naval
San Bernardo, núm. 19. MADRID
Comenzó a funcionar el 1.º de Enero de 1905.
Capital suscrito: 300.000 Pesetas.
Exceso de garantía: 125.000 Pesetas.
Depositario: El Banco de España.
Presidente del Consejo de Administración
Excmo. Sr. Duque de Veragua
El MONTEPIO NAVAL facilita, por la cuota de 5 pesetas mensuales, durante 120 meses, al término de los doce años de inscripción:
DOTE a los hijos.
CRÉDITO para establecerse.
CAPITAL para convertirse de obreros en patronos.
RETIRO para la vejez.
Director-Gerente: Excmo. Sr. D. José López Pérez
El Montepio Naval permite hasta a los obreros más humildes que pagando media cuota de 2,50 pesetas al mes, durante 120 meses, logren a los 12 años, un capital importante que les asegure medios de vida.
Concesiones especiales a los muertos en campaña, a los inutilizados en el trabajo ó en defensa de la Patria y a los obreros sin recursos temporalmente.
Personas a quienes alcanzan los beneficios del Montepio Naval.
1.º A los marinos de guerra y mercantes.
2.º A los pescadores.
3.º A los obreros de mar.
4.º A los que se dedican a las industrias que se relacionan con el mar.
5.º A los que se afilian como socios en la Junta permanente de Fomento Naval, sea cualquiera la provincia en que residan y la profesión que tengan.
6.º A los que dependan por razón de parentesco ó de industria de las personas determinadas en los números anteriores.
igirse al Director-Gerente.
NOTA.—Se admiten Agentes con referencias sólidas.

Consignaciones, comisiones y representaciones nacionales y extranjeras

Joaquín López Pérez

Calle de Gerona, número 6.—ALMERÍA

Consignaciones de buques Representación de maquinaria. Carbones y manufacturas Comisión de frutos del país Reclamaciones judiciales gratuitas a los clientes Agentes en toda la provincia

Dolor de cabeza y neuralgias.

Desaparece con ORANTINA-MORANT. Los médicos la recetan porque no ataca al corazón, como la antipirina, ni congestiona el cerebro, como otros calmantes.

(VA POR CORREO)

DE VENTA: Madrid, principales farmacias.—Barcelona, Rambla de las Flores, 2.—Alicante, Mayor, 23 y 25.—Cádiz, Plaza de San Juan de Dios, 2.—San Sebastián, San Francisco, 24.—Bilbao, Sres. Barandiaran y C.—Cartagena, Duque, 20.—Valencia, Mercado, 71.

Una dosis, 0'25.—Caja con diez dosis, 2 ptas.

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.

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

Año XXXV. Admón San Bernardo 19 Dos ediciones

Table with columns for IMPRESIONES, FOMENTO NAVAL, POLITICA, Ecos navales, Pasatiempos, and various subscription rates.

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE

Santiago García Castellón

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

Administración de fincas con garantías, gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Reelbos, Facturas. Habilitación de clases pasivas Representaciones.

Delegación de la Germania acreditada Compañía de Seguros marítimos, fluviales y terrestres, domiciliada en Berlín.

Corresponsal del DIARIO DE LA MARINA

NOTA.—Esta Agencia tiene activos corresponsales en todos los pueblos de la provincia, tanto para el cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y venta de artículos en general.

Referencias de primer orden.

COMPANÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS

Sucursal de la de Vickers, Sons & Maxin, Ltd, de Londres

Fábrica en la Villa de Placencia (Guipúzcoa).

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etc, de los sistemas que son propiedad de la Casa Vickers y de los modelos que el Gobierno pueda confiarle, así como, mediante convenio especial, los carros de vapor sistema Thornycroft tan generalizados en Europa para servicios militares, industriales y municipales.

Se ejecutan toda clase de trabajos mecánicos, tales como reparación de máquinas, automoviles, etc

Para informes pueden dirigirse a la

Dirección Gerencia:--Montalbán, 3, Madrid.

ó a la Fábrica:--Placencia de las Armas (Guipúzcoa).



Biblioteca Marítima Nacional

Santa Pola (Alicante)

Centro de propaganda

y venta de obras y revistas nacionales y extranjeras que se relacionan con el mar y sus industrias.

Esta BIBLIOTECA facilita toda clase de obras y revistas que se le pidan, por estar en relación con las principales casas de España y del Extranjero.

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos a todos los centros científicos y literarios y a las personalidades conocidas por sus aficiones a las letras y superior cultura. Se invita a los autores a que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

Estas hojas-catálogos llevan impresas en su primera cara noticias y precios de las obras que nos faciliten para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios que se nos remitan. La tarifa estos anuncios se manda a quien la pida.

Liquidación de todas las existencias

GRANDES REBAJAS

- Aparatos eléctricos. Petacas. Cartas. Portamonedas. Tarjeteros. Boquillas Espuma. Boquillas Ambar. Pendientes. Pulseras. Agujas para sombrero Imperdibles. Cepillos, todas clases. Escritorinas. Tinteros. Termómetros. Platos de colgar.

10.000 Devocionarios y otros mil artículos.

Preciados, 34 y Carmen, 43.

Tiendas

Biblioteca "Patria"

Madrid.

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos, y obras fuera de concurso debidas a los más distinguidos literatos españoles.

La mejor recomendación de esta «Biblioteca» es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los Sres. Pereda, Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fastenrath, Duque de Rivas, Silveira, etc.

Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran notoriedad y cubiertas tiradas a seis colores con el retrato del autor de cada obra.

PATRONATO PRINCIPAL

- Excmo. Sr. Marqués de Comillas. Conde de Bernar. Conde de Cañilleros. Barón de Vilagayá. D. Joaquín Sánchez de Toca.

OBRAS PUBLICADAS Y EN PREPARACIÓN

Menéndez Pelayo.—José Zahonero. Alfonso Pérez Nieva, Conde de las Navas. Angel Guerra, etc., etc.

PRECIO: UNA PESETA

Pídanse en todas las librerías de España y América

CUENTOS HISTÓRICOS

Recuerdos de la primera campaña de Cuba, 1868-78, por D. Ramón Domingo de Ibarra, Coronel de Estado Mayor.

Un tomo de 134 páginas.—Su precio 2 pesetas 50 céntimos.—Los pocos ejemplares que hay para la venta pueden pedirse al Coronel don Manuel Díaz y Rodríguez, en la Inspección de las Comisiones liquidadoras del Ejército.

CALLE DEL BARQUILLO

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA (BARCELONA)

Carbones de las minas de Aller (Asturias).

Consumidos por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo, de Salamanca a la frontera portuguesa, de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Madrid a Cáceres y Portugal y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías a vapor.

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO

COMPANÍA TRASATLÁNTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués.

Diríjanse los pedidos a la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

O a sus Agentes en: MADRID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 10, 2.º.—SANTANER, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJÓN, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CÁDIZ, D. Daniel Mac Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

Para otros informes y precios, dirigirse a las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

IBARRA Y COMPAÑIA

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 PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BUREOS.

Se admite carga a flete corrido para Botheran y puertos del Norte de Francia.

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

Guerra Hispano-Americana

COLECCIÓN DE DOCUMENTOS REFERENTES A LA

ESCUADRA DE OPERACIONES DE LAS ANTILLAS

Ordenados por el Vicealmirante

Don Pascual Cervera y Topete

Acaba de ponerse a la venta la cuarta edición de este libro, que de modo tan completo hace luz en el proceso de la pérdida de nuestro imperio colonial.

PRECIO:

Al público. 1 peseta. A nuestros suscriptores. 0,50. A los socios de la Junta de Fomento Naval. Gratis

Los pedidos a la Administración de este periódico.

Compañía Trasatlántica.

Linea de Filipinas.

Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, 6 sean: 7 Enero, 4 Febrero, 4 Marzo, 1 y 29 Abril, 27 Mayo, 24 Junio, 22 Julio, 19 Agosto, 15 Septiembre, 14 Octubre, 11 Noviembre y 9 Diciembre: directamente para Génova, 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.

Linea de Cuba y Méjico.

Servicio mensual a Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba, e Isla de Santo Domingo.

Linea de New-York, Cuba y Méjico.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 23 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puertos 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, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico, se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Garupano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad, con trasbordo en Curaçao.

Linea de Buenos Aires.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona 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, de Valencia el 18, de Alicante el 19, y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Tangor, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno a Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Linea de Fernando Poo.

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la Costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Linea de Tángor.

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

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Avisos importantes.

Rebaja en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 % en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 Abril 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

Servicios Comerciales.—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

D. Pedro Ramón, en Madrid

Honorificado por las Reales Academias de Medicina y Cirugía

El ortopédico especialista Pedro Ramón, prometió a ilustres médicos y a sus clientes de la Certe, que anualmente, en esta época, permanecería en ella unos días y aunque de esto hace ya años, en ninguno ha faltado, ni faltará Dios mediante; así pues, los días 13, 14 y 15 (*) del corriente, se hallará en MADRID. Recibirá de diez a una mañana y de cinco a siete tarde, en el Hotel Oriente (Arenal, 4) y mediante los honorarios que al objeto tiene establecidos, pasará al domicilio de quienes lo soliciten.

Las personas herniadas (quibradas) y otras: las señoras que sufren afecciones en la región abdominal, repleciones, descensos del vientro ó de la matriz, dolores lumbos-abdominales, y las conceptuadas de estériles que deseen tener hijos, se evitan operaciones, sufrimientos y consecuencias desagradables, a veces fatales, acudiendo a tiempo al ortopédico especialista Pedro Ramón, cuyos humanitarios inventos (cinco patentes de invención y dos marcas de fábrica) a pesar de sus extraordinarias excelencias y éxitos superiores en todos los casos están al alcance de todas las fortunas.

Aconsejamos se solicite de esta casa el libro Tratamiento de éxito seguro sin intervenciones quirúrgicas, recientemente publicado y del que con grandes elogios se ha ocupado la prensa sin distinción de matices. Interesa a todos porque contiene medios y recursos positivos de acción segura para la totalidad de los casos é individuales y relación de cuanto desde tiempo inmemorial se viene empleando, con más ó menos acierto, para combatir las hernias y otras dolencias cuyos medios empleados, muy lejos de combatir las, las hacen incurables. Pídanlo y lo recibirán por correo, sin gasto alguno. CARMEN, 38, 1.º, BARCELONA.

(*) El día 12, domingo, recibirá de tres a cinco de la tarde.