

Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.503

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Jueves 1.º de Enero de 1906

CALLE DE BARBIERI, N.º 8.

Das ediciones diarias

Imposible seguir así

El pleito de las jurisdicciones va durando demasiado, manteniendo mientras tanto en suspenso la acción del Gobierno en cuanto se refiere a la reconstitución de los servicios públicos, cosa que perjudica en primer término a la defensa nacional, que es de imperiosa necesidad poner en condiciones de eficiencia cuanto antes.

La nación se puede decir que está indefensa por mar y por tierra, constituyendo tal situación un peligro y una vergüenza. Y no quiere esto significar que no se hayan preocupado de ella los Gobiernos desde hace algún tiempo, pero sí que la inestabilidad de la política en España ha inutilizado sus esfuerzos.

De la reconstitución de la defensa naval se ocupó con propósito decidido de realizarla el Sr. Cobián, quien, como ministro de Marina, presentó un proyecto muy completo de construcción de escuadra y reorganización de servicios. Mas como apenas leído ese proyecto en el Congreso cayó el Gobierno de que formaba parte, se frustraron en flor los nobles propósitos del Sr. Cobián.

Los Sres. Villanueva y Weyler, que sucesivamente se encargaron de la gestión ministerial de la Armada, también se preocuparon de la renovación de los servicios de la Marina, estudiando los medios más conducentes a ese objetivo dentro del pie forzado de un presupuesto, que obligaban a aceptar las circunstancias difíciles en que el partido liberal vino al Poder, necesitado de legalizar en plazo breve la situación económica.

El Sr. Villanueva salió del Ministerio de Marina a los cuatro meses de haber jurado el cargo, precisamente por no haber querido desistir de sus planes de dotar inmediatamente a la Armada de buques escuelas y de los buques guarda costas necesarios para este servicio.

Y el general Weyler, que sólo estuvo al frente de la Marina un mes, se disponía a pedir por crédito extraordinario la cantidad necesaria para adquirir aquellos buques y para la habilitación de los arsenales, cuando ocurrió la inesperada crisis que le hizo abandonar la doble gestión de la Armada y del Ejército.

Con aplauso general dentro y fuera de la Marina, se encargó entonces de la dirección de esta el general Concas al constituirse el actual Gobierno, esperando todos que dado su gran competencia y capacidad sería el llamado a resolver definitivamente el problema naval de España.

Pero como desde el comienzo de su gestión se presentaron las dificultades políticas que aún duran y tienen en suspenso la acción gubernativa, de aquí que el general Concas no haya podido llevar hasta ahora a la práctica, sino una parte muy exigua de sus premeditados planes de reformas de los servicios de la Marina; y con la sola excepción del proyecto de protección a la Marina mercante, tampoco ha tenido ocasión de llevar al Consejo de ministros sus proyectos de reconstrucción del material y reorganización y habilitación de los arsenales.

Tal estado de confusión é inestabilidad en la política directiva del país, que parece va tomando carta de naturaleza en España, debido al descontento que en aquella reina por falta de disciplina en los partidos, y que origina conflictos temporales a cada momento, no es posible subsista por más tiempo, pues por instinto de vida, la nación, ha de llegar un momento en que formule una protesta, sería y eficaz contra ese desconcierto directivo que la aniquila.

Siendo muy sensible, por lo que a la Marina se refiere, que las legítimas esperanzas concebidas al ver llegar a su dirección desde el Gobierno, a un Ministro de tan relevantes condiciones como es el general Concas, queden defraudadas por las dificultades que al desarrollo de su gestión oponen los inconcebibles vaivenes de una política deletérea y funesta que siempre sacrifica a lo accidental lo necesario.

MARINA MERCANTE

El tráfico y la navegación

Examinando el movimiento de la navegación de algunas Naciones a partir de 1893, vemos que Francia en dicho año tuvo un movimiento de entrada de 13.205.242 toneladas y una salida de 8.890.311, y en 1902 aumentó a 18.369.379 la entrada y la salida a 13.735.332.

Inglaterra en 1893, entradas 28.795.736; salidas 32.952.451, y en 1902, entradas 37.904.813 y salidas 44.802.088.

Alemania en 1893, entradas 13.582.987 y salidas 10.008.581; y en 1901, entradas 17.675.612 y salidas 13.045.213.

Resulta que en Francia, en 1893, el 70 por 100 de entrada y el 56 y medio del tráfico de salida fué absorbido por buques extranjeros y en 1902 aumentó a 74 y 67 por 100 respectivamente.

En Inglaterra en 1893 el tráfico de entrada lo efectuaron en pabellón extranjero en cantidad de un 27 por 100 y fué de 25 y medio por 100 de salida, mientras que en 1902 alcanzaron el 32 y 34 por 100.

En España, en 1893, el tráfico servido por extranjeros representó el 74 y medio y el 82 y medio por 100, bajando en 1902 a 62 y medio y 64 y un cuarto por 100.

Italia, del 72 y medio y del 63 y medio en 1893 bajó al 49 y medio, y 49 y un cuarto en 1901.

Y Alemania, que en 1893 la bandera extranjera se le llevó el 48 y un cuarto y el 38 por 100, bajó en 1901 a 41 y 31 respectivamente.

De esos antecedentes resulta que, a pesar de los grandes sacrificios que hacen Inglaterra y Francia, su Marina perdió terreno, ganando el pabellón extranjero; que Italia trabajó con más eficacia, puesto que disminuyó el transporte por buques extranjeros; que Alemania también consiguió reducir la importancia de su tráfico con bandera de otras Naciones, y que en España aumentó igualmente el tráfico con bandera nacional.

Por lo tanto, como Italia, de 10.399.379 de toneladas en 1893 pasó a 40.274.565 en 1901, llegando a nivelar sus entradas con las salidas, eso demuestra, que su pujanza proviene principalmente de haber dado grandes facilidades al tránsito en provecho de su bandera.

El aumento de movimiento por la bandera española es debido a los grandes sacrificios hechos por los navieros bilbaínos, gaditanos y catalanes; pero como son imponentes por la lucha por batirse con armas desiguales puede considerarse perdido el terreno ganado; si no se les da medios de defensa.

Marruecos

En Tánger reina gran indignación desde que fueron conocidas las proposiciones de los delegados del Sultán, relativas a los derechos de Aduanas é impuestos generales.

«Queremos», dicen los moros—impuestos módicos, pero no ruinosos».

Acorda del opio, conviene advertir que la mayoría del que se consume en Tánger llega por la vía postal, burlando la Aduana, cosa que quizás ignoren los delegados.

Aumenta de día en día la intranquilidad, creyéndose que en breve ocurrirán sangrientos combates entre el Raisuli y los moros de Ahnguera adictos al Sultán. Este ha pregonado la cabeza del bandido, ofreciendo por ella 150.000 pesetas.

Los carboneros españoles continúan sin trabajar por impedirlos el Raisuli, única autoridad extramarroquí de Tánger, la corte de lena.

A bordo del crucero «Galileo» ha llegado el ministro de Francia, M. Saint René Taillandier, que se hallaba disfrutando licencia.

Apatías lamentables

Discútese actualmente la cuestión arancelaria y en general no se presta atención a su desenvolvimiento; y sin embargo, como ha dicho un publicista muy competente en estas materias, el arancel es la constitución económica de un país.

Son estudios muy áridos estos que se refieren al régimen fiscal, y en un país como el nuestro en que la producción y el comercio ofrecen tal cúmulo de variedades por la topografía y el clima; y en que carecemos de buenas estadísticas, no es posible, sin atento estudio, determinar la característica arancelaria.

Alguna vez en estas columnas hemos indicado algo acerca de la necesidad de establecer un arancel eminentemente nacional, pero se tropieza con la apatía de la opinión, pues aun los interesados a quienes en primer término afecta que el arancel descansa sobre sólidas bases, desdénan ocuparse de una cuestión tan transcendental.

Ahora la reforma arancelaria se discute sin entusiasmo, como un compromiso ineludible, a fuerza de haberse dicho que es indispensable para el buen organismo financiero y económico; pero no se sabe si en el régimen que ha de imperar en nuestras aduanas prevalecerá la tendencia librecomercialista, la proteccionista ó la oportunista; y probablemente no prevalecerá ninguna.

Hubo una época en que el libre cambio estuvo en moda y los políticos avanzados le utilizaron como bandera. Entonces la competencia mercantil y de producción no era tan positivista como ahora, y por de contado no envolvía peligros ni conflictos. Las crisis fabriles, agrarias y sociales no existían, y la facilidad de comunicaciones era todavía un ideal.

El arancel era proteccionista respecto de unos artículos y libre comercista en otros; pero ahora las cosas han variado y se observa que en la lucha por la existencia las grandes nacionalidades se inclinan por el proteccionismo; y ahí están los Estados Unidos para demostrar que, no obstante figurar en la vanguardia de los pueblos libres, son verdaderamente despóticos en materia arancelaria.

España tiene muchos productos solicitados en el extranjero que están por completo desatendidos en el arancel, y en cambio otros que exageradamente protegidos sin pesar gran cosa en la prosperidad pública, que determinan una política de represalias en las aduanas extranjeras.

En tesis general nuestra producción y nuestro comercio necesitan protección, y a esta necesidad debería estar subordinada nuestra reforma arancelaria. No hay que esperar, sin embargo, que predomine esa tendencia salvadora, ni en el régimen fiscal, ni mucho menos en el programa de los par-

tidos que todavía no han tenido tiempo de asomarse a la ventana internacional para enterarse de lo que en las naciones más adelantadas se practica á este respecto.

Las aduanas son puertas por las que no debe permitirse el acceso sino a lo que conviene al país; y así como en una casa señorial se prohíbe la entrada á quien no justifica bien sus relaciones con los dueños ó se presente con arreglo á las exigencias sociales, del propio modo el arancel debe restringir ó facilitar el paso á los productos que no constituyan una rivalidad ó una perturbación á nuestros industriales, á nuestra producción y nuestro comercio.

Lo peor de todo es que la opinión en España no se preocupa de estas cosas y que caminamos siempre á ciegas, y muchas veces vamos en razón inversa respecto á nuestros propios intereses y conveniencias.

UTOPIAS

REDENCIONES Y ENGANCHES

En el turno periodístico, que es como el escenario de la actualidad ó el cinematógrafo de la perra chica, les ha tocado la vez á los *soi assés* obreros de levita, ó señoritos pobres como otros los llaman, esos de que los golfos se burlan donosamente, por supuesto, por la espalda, gritando *sotto voce*: «Ani va, ani va—el tío del gaban—mirale, mirale—armado á la pared».

Si, amados y píos lectores, están ahora de tanta esos infelices parias que viven de milagro sometidos á la tiranía social, que les franquea la puerta de sus despóticos reinos en que siempre el trabajo abunda y la recompensa escasea.

El obrero intelectual, ó si se quiere el pobre de levita, necesita redimirse como el otro, el zafio que trabaja en el campo, ó el analfabeto que golpea en la fragua, ó el bárbaro que hace competencia de energía con la bestia de carga.

Pero ¿es que hay redención posible para el trabajador de chaquet y sombrero hongo? Hablan los periódicos del talisman de la asociación; de organizaciones cooperativas como si todo eso fuera compatible con el baldaque, la minuta, ó el *bordereau*. ¡Tiempo perdido!

El pobre diablo, que no otro nombre debe darse a todo bachiller en Artes ó Licenciado en Filosofía y Letras, ó perito mercantil, ó tenedor de libros, ó abogado, que ha cometido la torpeza insignificante de tener novia y crear una familia sin más recursos que su misero trabajo, es un ser, ó si se quiere, un ente irredimible.

El suero le coje por su cuenta y lo aniquila; la familia le esclaviza y perturba como la jaula al lorito real; la oficina, el jefe ó el superior lo explotan como el mecánico que a su teclado de letras; y el destino, ó sea el hado adverso, lo persigue y atormenta hasta que una pulmonía fulminante ó el sepuitero se compadecen de él y le dejan dormir en paz el sueño eterno.

Todo el mundo tiene derecho a fastidiar, digámoslo así, al obrero de levita, por que amarrado á la cadena de la gratitud, tiene que poner siempre á mal tiempo buena cara. Para él nunca son los éxitos ni las glorias, sino los desastres y los fracasos.

Vive de esperanzas, prestando su amioso concurso y eficaz ayuda á todos los grandes proyectos, pero nunca le llega la hora de la recompensa; y mientras el destripaterrones, ó el mozo de cuerda, ó el peón de albañil, se emancipa de la tutela patronal, el desdichado obrero oficioso é intelectual, como quiera llamárcese, vive como el pájaro en poder de los *chams* *avec le fil á la patte*.

Los periódicos, llenos de buena fe, dan caritativo aire a la noble idea de la redención del obrero de levita, pero es una campaña de puro lirismo; porque el infeliz paria del tintero, no puede asociarse, ni sindicarse, ni hacer pinitos de cooperación.

«¿Sabéis por qué? Porque se le exige camisa limpia; cocha y calzado y vestir decente. El obrero de blues se viste con cuatro varas de peral, se calza con alpargatas, como sentado en el suelo y duerme en el quieto de una puerta; total media docena de perros chicos de gasto.

El obrero de chaquet, se viste á plazos; come de desecho, vive en buhardilla, duerme en catre y todo eso no le puede costear con el sueldo raquítico que le dan y que no le sirve sino de esclavitud perpetua.

Abel Imart.

Ecos navales

Maniobras navales

El almirantazgo inglés despliega una actividad extraordinaria y en el plan de maniobras de este año ensaya el modo de proteger á la Marina mercante en caso de guerra.

Se espera que este ensayo produzca excelentes resultados, pues teniendo los buques mercantes garantida la defensa con la Marina de guerra nacional, no se colocaran bajo el amparo de un pabellón extranjero.

La grandeza de la tarea del almirantazgo inglés se aprecia observando que más de la mitad de la Marina mercante del mundo es inglesa.

El plan de protección á la Marina mercante será ensayado en las principales rutas comerciales y los armadores han ofrecido su concurso.

Las fronteras de Inglaterra son los costados del enemigo; las flotas deberán, pues, combatir á los buques enemigos y de esta manera el almirantazgo sabrá en todo momento el punto donde se hallen los buques extranjeros.

Hay que añadir que Inglaterra posee casi todas las estaciones carboneras.

Averías del «León Gambetta»

Comunican de Brest que el sábado de la semana pasada estaban haciendo ejercicios de tiro los cruceros «Henri IV» y «León Gambetta» frente á la bahía de Fret cuando la tripulación de este último notó que se había declarado una vía de agua en los compartimientos posteriores situados entre las dos hélices. El comandante del «León Gambetta» ordenó el aislamiento y visita de los compartimientos inundados, en los cuales se apreció que los compartimientos estancos habían empezado á ceder.

En vista de la situación fué necesario hacer señales para que el vapor «Haleur» saliera á remolcar al «Gambetta», llevándole hasta la bahía, donde podrá reparar sus averías.

Esta avería se parece mucho á las sufridas hace poco tiempo por el crucero «Mar-seillaise» y otros varios buques del mismo tipo, y todos ellos han hecho constar que las planchas de popa eran poco fuertes para resistir la presión de ciertas alturas.

Nuevo servicio de vapores

Noticias de Berlín dicen que una nueva empresa alemana titulada Nord German Lloyd, va á establecer en unión con la línea alemana de Levante, un servicio rápido para viajeros y mercancías desde los puertos de Marsella, Génova, Nápoles y Messina, con destino á los de Pireo, Smyrna, Constantinopla y Batum, efectuándose los viajes de retorno por la parte meridional del mar del Norte.

Este nuevo servicio, que empezará en Mayo, establecerá una gran competencia con las compañías inglesas para el transporte de mercancías.

Nuevo buque escuela portugués

El ministro de Marina de Portugal ha dispuesto que se hagan las obras necesarias en el crucero «Doña Amalia», con objeto de que pueda servir de buque escuela.

La transformación del crucero «Doña Amalia» en buque escuela de guardias marinas tiene por objeto que estos puedan hacer una instrucción práctica y provechosa en aplicaciones de electricidad, manejo de torpedos, piezas de artillería y funcionamiento de las máquinas, en los buques de moderna construcción.

Una división de la escuadra francesa

La división naval de Terranova é Islandia la comandarán este año los buques franceses siguientes:

El «Chasseloup Laubat» que llevará la insignia del jefe de la división, el «Lavossier», otros dos cruceros que serán destacados de la escuadra del Atlántico y varios buques de menor tonelaje.

Escuadra americana en aguas francesas

La segunda división de cruceros de la escuadra norteamericana del Atlántico, compuesta del «Brooklin», «Galveston», «Chattanooga» y «Tacoma» al mando del contralmirante Sigsbee, cuyo viaje á Europa hace días anunciamos, ha llegado el 29 del pasado á Villefranche.

VICTORIAS Y DESASTRES

De algún tiempo á esta parte las grandes potencias ponen empeño decidido en proclamar su ferviente deseo de garantizar la paz europea.

La paz ha sido objeto hasta de convenciones internacionales, pero más que propósito de este ó el otro país es el resultante de la impotencia de todos.

El desastre ruso ha puesto una gran dosis de prudencia en los colosos internacionales, pues se ha visto de un palpable modo que el factor fuerza está muy desdichado entre las grandes potencias.

Si hoy estallara una guerra entre dos grandes potencias europeas, después de la confusión de los primeros momentos se vería de un modo claro que la organización militar y naval está llena de defectos aun en los países más adelantados.

El temor á una adflagración europea es más fantástico que efectivo; pero si los grandes armamentos resultan ruidosos por que invierten enormes sumas en instrumentos de combate mal organizados, en cambio el defecto opuesto, de no invertir nada en exteriorizar la fuerza nacional, como ocurre desgraciadamente en España, conduce á la impotencia, al descrédito y á la ruina.

Los Estados Unidos, que tan poderosos se juzgan por mar y por tierra, militarmente hablando, no se atreven con el Japón y son impotentes para imponer su soberanía en Filipinas; y a el espíritu nacional se inclina allí por la venta del Archipiélago antes de que las circunstancias impongan la necesidad de tener que defenderlo por la fuerza.

Si realmente la nación norteamericana se considerara fuerte para luchar con el Japón no trataría de vender las Filipinas, pero los yanquis son prácticos y no quieren comprometer su éxito en la guerra con España, en otras aventuras que pudieran resultarles mal y en las que desde luego se pondría de relieve su detestable organización militar, terrestre y marítima.

Ahora mismo, Francia, que en un principio se mostraba airada con Venezuela, no se decide á romper el fuego con aque la pequeña república del nuevo continente porque no está segura de vencer; Inglaterra y Alemania se contemplan airadas, pero tampoco se preparan la una contra la otra; y es porque temen comprometer en una guerra su equilibrio económico.

Aun cuando la desdichada, nuestra organización militar terrestre y marítima ha sido siempre buena, empezando á ser deficiente desde el momento que olvidando lo original hemos traducido del extranjero. Ciertos es que los modernos armamentos y material introducen en los organismos militares notables perfeccionamientos; pero eso nada dice en el concepto táctico y de la estrategia que siempre sobresalieron nuestros capitanes de mar y tierra.

A España lo que le interesa es conservar los núcleos creados y aumentar cuanto antes su fuerza marítima y eso podría conseguirlo sin ruinosos sacrificios si metodizase un poco la reconstrucción naval militar. La opinión, lejos de rechazar esta tendencia, la favorece y aplaude, pero si no arraiga es

por la incapacidad directiva que tanto se manifiesta en los partidos de gobierno. Para ser fuertes, solo nos falta modernizar nuestro material por etapas sucesivas, ya que nuestra educación militar es la primera del mundo.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

La escuadra inglesa.—Bandera á media asta.—Entierro de un marinero Villagarcía 1.º

El almirante de la escuadra inglesa fundada en estas aguas recibió la noticia de la muerte del Rey Christian por el telégrafo Marconi, é inmediatamente dispuso que en todos los buques de su mando se izara á media asta la bandera roja con la cruz blanca del reino de Dinamarca.

Hoy se ha verificado el entierro en el cementerio civil de otro marinero inglés muerto á consecuencia de una meningitis aguda.—Corresponsal.

El repeso del pescado.—Gestiones del gobernador.—En vías de arreglo Coruña 31.

El conflicto surgido con motivo de la nueva forma adoptada para el aforo del pescado hallase en vías de pacífica solución, merced á las acertadas gestiones que practica el gobernador Sr. Dafonte.

Este propone que se siga aforando el pescado lo mismo que hasta ahora y que el Municipio indemnice el importe de la diferencia que resulta á favor del arrendatario.

El gobernador ha reunido al alcalde y varios concejales, consiguiendo que acepten la fórmula. Se espera que el Ayuntamiento la acepte, como ya lo ha hecho el arrendatario.—Corresponsal.

El abanderamiento de buques

Cartagena 31.

Habiendo fracasado las gestiones realizadas por la Compañía Cartagenera de Navegación para el abanderamiento provisional de su nuevo buque «San Leandro», en espera de la resolución de las Cortes, dicho buque ha sido abandonado con pabellón extranjero.—Corresponsal.

EL REY EN SAN SEBASTIAN

Ayer á las diez de la mañana salió de San Sebastián el Monarca, dirigiéndose como de costumbre á Mouriscot, acompañado del general Pacheco, Marqués de Viana y Conde de Groba.

Después de permanecer varias horas en el palacio de los Príncipes de Battenberg el Monarca, acompañado por éstos, paseó á pié dirigiéndose á Biarritz, en cuyas joyerías hizo varias compras, regresando poco después á Mouriscot, entre las aclamaciones de la muchedumbre.

Después de comer volvió á salir á pasear en automóvil, acompañado de los Príncipes, llegando hasta Orreagense regresando por Bayona.

Después de cenar y tomar el té en Mouriscot, regresó el Rey á San Sebastián en el suexpres de las diez de la noche, recibiendo en la estación las autoridades.

A pesar de cuanto se dice en contrario todavía no se ha verificado la petición de mano de la Princesa Ena.

La fiesta organizada en la finca de lord Dudley se ha aplazado hasta el sábado, día en que saldrán de Mouriscot los Príncipes con dirección á París y Londres.

El marqués de Tovar ha regalado al Rey el automóvil Renault de 30 caballos, que ha servido para los paseos de estos días.

El Monarca ha aceptado el obsequio agradeciéndolo mucho. Hoy se repetirá el programa de ayer. Decididamente el Rey no regresará á Madrid hasta el sábado, lo más pronto.

EXTRANJERO

INGLATERRA

Terminadas las elecciones y á pesar de los 24 obreros elegidos como candidatos del partido liberal, la mayoría del Gobierno contará con 122 diputados, mas que todas las minorías reunidas.

ALEMANIA

Afirmase que el Rey Eduardo de Inglaterra y su sobrino el Emperador Guillermo, se encontrarán en Copenhague con ocasión de los funerales del difunto Rey Christian, atribuyéndose á esta entrevista de los dos soberanos gran transcendencia política.

ITALIA

El presidente del Consejo Sr. Fortis, ha dado en la Cámara cuenta del programa político del Gobierno que preside, programa contenido en los límites de una extrema benevolencia para los demás partidos políticos, paz interior y paz con todas las demás potencias extranjeras.

FRANCIA

El infante D. Carlos ha salido para Viena y Berlín. Mr. Loubet ha recibido al Cuerpo diplomático en audiencia de despedida.

RUSIA

Un agente financiero ha calculado en 800 millones de libras esterlinas los gastos de Rusia en su campaña con el Japon. En Gomel han sido saqueadas las tiendas de los judíos, siendo inencontradas las mercancías. En esta tarea tomaron parte los cosacos. En Riga ha sido descubierta una conspiración para asesinar á las autoridades. Los insurrectos invadieron la cárcel, logrando poner en libertad á muchos presos políticos. En Varsovia, el anarquista Ygelsohn ha sido fusilado en la fortaleza que se hallaba recluido, sin haber sido juzgado por ningún tribunal.

En Wladivostok, el steamer «Sylvia», que conducía 2.000 soldados, tropezó con una mina, cerca del puerto, produciéndose averías de importancia. Considerase el buque como perdido.

FRANCIA Y VENEZUELA

De ayer á hoy no ha variado el estado de las

cosas en esta cuestión, á pesar de que los últimos telegramas juzgan inevitable la ruptura de hostilidades entre estos dos países.

NOTAS CIENTÍFICAS

EL VOLCÁN DE LA MARTINICA

Del polvo y ruinas de los terremotos, del acorazado incendiado en el combate, del baluarte volado por ocultas minas, recibe lecciones el hombre; lee el sabio en los escombros, en los derrumbamientos, en las inundaciones, en el incendio, en la guerra, en la tempestad, en la misma muerte.

Sucede entre los geólogos una cosa parecida á la que ha ocurrido entre los biólogos sobre la cuestión del principio vital en los seres orgánicos. ¿Cómo se explica la vida de las plantas, de los animales y del hombre, se preguntaban los biólogos? ¿Es una mera combinación de fuerzas físico-químicas?

Si los escombros de la Martinica salen á defender algunos de los fundamentos de la Geología, también las ruinas ocasionadas por ciertas teorías han despartido la actividad de eminentes biólogos, quienes han reedificado los muros, donde descaen la verdadera explicación de los fenómenos vitales, estableciendo como principio que: «No hay vida, donde no hay más que materia inorgánica».

No tenía el volcán un cráter, ni debe dársele ese nombre al hoyo, que en el lado SW. del monte hay, y cuyo fondo se encuentra á 300 ó 400 metros con respecto á la cima. Lago seco lo llaman, fuése llenando de agua que salía de las aberturas de las paredes, unos días antes de la erupción.

Quien podrá comprender la magnitud de las fuerzas allí desarrolladas, cuando por misteriosas combinaciones químicas empezaron las explosiones interiores, que á modo de ruidos amenazadores empezaron días antes á anunciar la terrible catástrofe?

No fueron la causa principal de la catástrofe masas fluidas é incandescentes, que desde la cumbre del monte bajaron como rios de fuego, ni montones de piedras y pedregales arrojados por la fuerza de la erupción, ni surtidores de agua caliente, que inundaron en sus ondulaciones y ciudades, ni nubes de ceniza ardiente.

En la ejecución de anoche se distinguió notablemente la señorita Bonnissegna, cantando con la maestría que la caracteriza, y siendo muy aplaudida en todas las escenas. La señorita García Rubio, encargada de la difícil parte del paje, estuvo admirable por el singular donaire y desenvoltura que requiere tan simpático personaje.

deletéreos, que fué bajando por la pendiente, y dilatando sus espiras, y arrastrando á su paso cenizas y piedras que marcaban su paso fatal.

En la parte más próxima del volcán los cadáveres estaban á veces carbonizados, casi todos con señales de haber sido asfixiados, las casas incendiadas eran numerosas; más lejos del volcán, fueron menos los incendios, hallábanse los muertos en posición natural, todos parecían haber sido asfixiados de repente; en los límites de la parte arrasada, los heridos presentaban quemaduras producidas por el vapor de agua, la temperatura no sufrió lo suficiente para ocasionar incendios.

De aquí deducen los geólogos, que la causa principal, aunque no la única de los incendios y la muerte, fué la alta temperatura de aquellas nubes preñadas de substancias asfixiantes y deletéreas, y asientan como un hecho bien probado, que el factor dominante en los volcanes es la actividad propia de los gases interiores, mezclados con el fuego. Así que la teoría del fuego interior ha encontrado argumentos sólidos en el estudio del desastre de la Martinica.

Cu stión interesante es también la rotura de los cables submarinos, y todavía en vueta en un misterio.

¿Son los volcanes y los terremotos la causa? Que intervengan fuerzas mecánicas de magnitud no ordinaria, todos lo admiten, más el averiguar las causas, difícil es.

Cuando la erupción de la Martinica, rompióse el cable no lejos de la Isla, temblores de tierra apenas hubo, las alteraciones en el mar parecieron ser de poca importancia. M. Lacroix hace notar, que en muchas ocasiones, estos fenómenos no coinciden, rompiéndose á veces el cable antes del terremoto y otras al contrario. En la Martinica, donde apenas hubo movimiento sísmico, ocurrió la rotura el 5 de Mayo, cinco horas antes de la marejada producida en el mar por el lodo y agua turbias, que empezaban ya á salir del volcán.

Es imposible tocar en un breve artículo otros puntos relacionados con los fenómenos volcánicos, de que se ocupa la obra citada; pero en todas esas discusiones encontramos una lección muy provechosa, y es que hemos de ser muy caudros, antes de dar crédito á esas teorías, que van contra fundamentos bien establecidos.

Ante los sucesos de la Martinica, ¿qué son las hipótesis de Stube! Hojarasca que se lleva un soplo de ciencia. ¿Qué viene á ser el Darwinismo ante las investigaciones últimas? Arbol seco, sin raíces, herido de muerte, y que está ya bamboleándose. Ayudan á veces las teorías á la investigación de la verdad, pero no siempre es verdadero lo que ellas suponen.

L. B. SMONS.

Teatro Real

Un baile en máscara

Esta partitura, fría, espiritual y encantadora bajo todos conceptos, es en la que más se revela el espíritu creador y la originalidad del gran compositor italiano Josef Verdi.

Ninguna sorprende tanto entre las numerosas obras de este autor, como la que nos ocupa, por la variedad de ideas melódicas adaptadas de modo irreprochable á la escena.

En Verdi no existe preferencia de escuela, la escena le guía y la pasión le conduce, y si bien Un ballo in máscara pertenece á lo que podríamos llamar la primera manera de escribir del gran maestro, no deja de notarse la preocupación de modificar el estilo, dulcificando la expresión en muchos motivos y dando brillantez y colorido á determinados pasajes en los que se requiere el empleo del metal.

Los números más notables son, el aria del tenor del primer acto, la balada del paje, el trío y quinteto del segundo, la hermosa romanza de soprano del tercero, el célebre coro de las carcajadas del mismo, la sentida súplica de Amelia, acompañada de violoncello y la magnífica aria de barítono del cuarto.

En 8 de Enero de 1832 se cantó por primera vez en la Scala de Milán, con gran éxito.

En la ejecución de anoche se distinguió notablemente la señorita Bonnissegna, cantando con la maestría que la caracteriza, y siendo muy aplaudida en todas las escenas.

La señorita García Rubio, encargada de la difícil parte del paje, estuvo admirable por el singular donaire y desenvoltura que requiere tan simpático personaje.

Lució, como siempre, su bien timbrada voz y su excelente escuela de canto, adornando su partitela con florituras deliciosas, y moviéndose en escena con gracia infinita.

Al final de la balada recibió inequívocas pruebas del agrado del público, así como en la canción del último acto, siendo muy aplaudida y obligada á salir á escena al final de todos los actos, en unión de las primeras partes.

El joven tenor Sr. Izquierdo es un cantante de grandes facultades y una verdadera esperanza para el arte lírico.

Fuó también muy aplaudido en toda la obra mereciendo el honor de ser llamado al palco escénico.

El barítono Sr. Sammarco, es un maestro consumado en el arte cantable, á más de artista de corazón y de talento.

«Su fresca y potente voz, admite todas las gradaciones del sentimiento y la pasión, con espontaneidad y sin esfuerzo alguno».

Siempre ajustado á la partitura, modulando con precisión, seguridad y arte supremo, sabe dar á cada frase el sentido musical que encarna la idea del autor, sin estramar la nota.

Anoche fué aplaudido calurosamente por el auditorio y muy especialmente en la romanza que hizo célebre Napoleón Verge, que dijo de modo superior á todo elogio, recibiendo una verdadera ovación.

La Srta. Torrella desempeñó con discreción su parte, así como estuvieron muy bien en la suya los Sres. Manueto, Verduguer y Forulia.

Los coros, muy afinados y la orquesta muy bien dirigida por el maestro Villa, el cual demostró pleno conocimiento de la obra dando relieve á las infinitas bellezas que atesora.

JAQUESÁN

Desde Ferrol

Noticias de Marina.—Del Departamento

30 Enero. Cuero general.—Se presentó de Cartagena el teniente de navío D. Manuel Bruquetas Fernández.

—El día 27 del actual hizo entrega de la Ayudantía de Marina de la Guardia, el teniente de navío de primera clase D. Enrique Casas y Núñez, al alférez de navío D. Camilo Molins y Carreras.

—Casó de eventualidades y pasó á tomar el mando de una brigada de marinería del Arsenal el teniente de navío D. Pedro Cardona.

—Pasó de eventualidades el teniente de navío D. Mariano Sanjuán.

—Fué pasaporteado para Bilbao, con destino á la Comandancia de Marina de aquel puerto, el teniente de navío D. Luis Casadevante.

—Fué pasaporteado para Barcelona el teniente de navío de primera clase D. Manuel Andújar Solano, con objeto de tomar el mando del canonero de segunda clase «Temerario».

—Se presentó procedente de la Escuadra el teniente de navío D. Alfredo Vazquez Diaz y quedó en expectación de ser pasaporteado para su destino de la Comandancia de Marina de la Coruña.

—Desembarca de la fragata «Asturias» y pasó al Arsenal el segundo Rosendo Hervás Agras.

—Se concedieron cuatro meses de licencia por enfermo á los terceros Juan Bouza Santiago y Andrés Pita Martín.

—Aprendices de maquinista. Embarca en el vapor «Asturias» de nuevo ingreso el aprendiz de maquinista Andrés Lago Rico, de cuyo buque desembarca el de igual clase Marcelino Barreiro y Barreiro, que pasa á la factoría del Arsenal.

—Eclesiástico.—Se presentó de la licencia que disfrutaba y pasó al hospital el primer capellán D. Eladio Rosón Martín en relevo del segundo capellán D. Jesús Ferreiro Arias que queda para eventualidades.

—Condestables.—Obtuvo cuatro meses de licencia por enfermo el tercero Eduardo Lopez Montero.

—Practicantes.—Se concedió dos meses de licencia por enfermo al tercero José Giménez Ruiz.

El Astillero

Mañana se hará cargo del cometido de auxiliar del Ayudante Mayor en el Astillero, el teniente de navío de primera clase D. Enrique Casas y Núñez, en cuyo destino cesa el de igual clase D. Antonio Zanon y Rodríguez, que pasa de secretario del jefe de Armamentos del Arsenal.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones:

Guerra.—Real decreto autorizando al ministro de la Guerra para que presente á las Cortes un proyecto de ley concediendo una recompensa especial al general de brigada D. Diego Ollero y Carmona.

Real orden señalando el día 15 de Mayo próximo para dar principio á los exámenes de ingreso en las Academias militares, y disponiendo que el concurso se ajuste á las bases y programas adjuntos.

Hacienda.—Real orden aprobatoria de la adjunta relación de las reclamaciones formuladas por Corporaciones de Beneficencia e Instrucción pública solicitando emisión de inscripciones por venta de bienes en la primera y segunda época de la desamortización.

Otra declarando que el tipo medio del cambio en la segunda quincena del mes de Enero último ha sido el de 23.24 por 100, correspondiendo una reducción de 19 por 100 en las liquidaciones que para su pago en oro se efectúen en las Aduanas.

Hacienda.—Dirección general del Tesoro público.—Noticia de los pueblos y Administraciones donde han habido en suerte los premios mayores del sorteo de la Lotería Nacional verificado el día de ayer.

Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—Declarando desierta la subasta celebrada en el día de ayer para la adquisición y amortización de Deuda del Tesoro procedente del personal.

Subsecretaría.—Escalafón de los funcionarios activos, excedentes y pasivos dependientes de este Ministerio (continuación).

Junta administrativa del Arsenal del Ferrol.—Subasta para el suministro de cerraduras, picaportes, etc., necesarios en este Arsenal.

TEATROS

LARA

Anoche celebró su beneficio doña Balbina Valverde, notable actriz aplaudida por todo Madrid, tan querida del público y verdadera institución en la compañía de D. Cándido, donde resulta insustituible por sus méritos, por su naturalidad y por su incomparable talento artístico.

No hubo anoche ningún estreno, pero la señora Valverde eligió, de su notable repertorio, *Modis*, *El Pato* y *El oso muerto*, donde, como siempre, hizo las delicias del distinguido público que llenaba todo el teatro.

La Valverde, como cariñosamente la llama todo Madrid, fué muy aplaudida, siendo además muy obsequiada por sus amigos, admiradores y compañeros.

Nuestro aplauso y nuestra felicitación. Esta noche estreno de *La sardinera*, estando muy adelantados los ensayos de las comedias *Bodas de plata*, de Linares Rivas y *Lis mariposas blancas*, de López Silva y Pellicer.

FUNCIONES DE TARDE PARA MAÑANA

Español: *El idolo*.—Lara: *El baile de cabesas*, *Corvidad* y los hermanos Campos con el número nuevo *El viaje fantástico*.—Zarzuela: *Villa Alegre*, *La infanta de los bucles de oro*, *La divina* y *Cleó de Merode*.—Prica: *Curro Vargas*.—Eslava: *Los dos pilletes*.

LA SOCIEDAD DE OCEANOGRAFÍA

Su Subcomité de la Coruña.—Estudio de las corrientes marítimas

En el local que en la Casa-Consulado ocupa el Colegio Pericial Mercantil, se reunió el domingo el Subcomité en La Coruña de *Societé d'Océanographie*, de Burdeos.

Se dió cuenta de los trabajos realizados en el año anterior.

Destacan entre ellos notablemente, los estudios llevados á cabo para conocer las corrientes marítimas entre los puertos de Burdeos y La Coruña.

Para esto se lanzaron varias boyas por un vapor fletado al efecto; y por el camino que siguieron estos flotadores, se llegó al examen de las corrientes y subcorrientes que reinan en la costa Norte de España.

Se habló de los proyectos que animan á la asociación para el presente año.

En gran parte los realizará el Subcomité de la Coruña.

Figuran entre ellos, el de realizar estudios de sondos de los puntos peligrosos de nuestras costas, y el de observar las corrientes entre La Coruña y Vigo.

Cuenta el Subcomité de esta capital para estos trabajos, con valiosos elementos, y se confía encontrar el concurso de algunos más.

Se establecerá un *aquarium* en el que figuren las especies raras de pescados de nuestras costas y rios.

Se harán gestiones cerca de los pescadores para que entreguen los peces no conocidos.

Después se procedió á elegir nueva directiva.

Por unanimidad resultaron elegidos: presidente, Mr. Etienne Bartran; vicepresidente, D. Eduardo Vila Algorri; secretario, Mr. Henry Gilard; vicesecretario, D. Luis Mayor Moreno; tesorero, Mr. Laurent Réa;

consejero delegado para el servicio meteorológico, D. Augusto Barreiro y consejero D. César Suárez de Centi. Seguidamente se dió posesión de sus nuevos cargos á los designados y se levantó la sesión.

CUENTO

Un matrimonio al vapor

—Un billete para Shenango. Hallábase yo á la sazón en Youngstons, importante ciudad manufacturera del Estado de Ohio, y me encontraba en la estación, donde fui testigo de los hechos que voy á referir. Y tales hechos me parecieron tan interesantes, que aquella misma tarde partí para Shenango, á fin de conocer el resultado de la aventura.

—El tren acaba de partir, Mr. Forster—dijo el jefe de la estación.

—¿Qué contrariedad! ¿Y el próximo tren?

—caldrá dentro de una hora.

—¿Vive Cristo!

—¿Tanta prisa tiene usted?

—Mucho, mi querido Mac Kith. Mi hija ha emprendido la fuga acompañada de un artista francés, con el que quiere casarse contra mi voluntad. Dentro de una hora estarán en Shenango y enseguida contraerán matrimonio si no impido yo el enlace.

—No sé cómo va usted á impedirlo.

—Pues yo sí. Necesito una máquina para alcanzarles.

—¿Una locomotora!

—Sí señor; ahí tiene usted un talón de 5,000 dollars, que puede usted hacer efectivo mañana mismo.

—No conseguirá usted su propósito, porque el tren marcha á gran velocidad y hay otros trenes en la vía.

—Se olvida usted, amigo mío, de que tengo una línea de mi pertenencia en esta Compañía para sacar mis aereos de la fábrica de Youngstown. Quiero utilizarla, aunque sea dando una vuelta para llegar antes que ellos á Shenango. Todo es cuestión de forzar la máquina, porque deseo llegar á tiempo para correr en busca del scheriff (juez de paz y comisario de policía), el cual detendrá á mi hija, que es menor de edad, obligándola á que me siga.

—En esas condiciones, estoy á sus órdenes, Mr. Forster.

—Perfectamente!

A los diez minutos, una locomotora, un coche y dos empleados estaban á la disposición de Mr. Forster, Cresco americano inmensamente rico y dueño de varias minas de hierro y de carbón.

Era viudo y tenía una hija única, hermosa é instruida, que era su encanto y constituía todas sus esperanzas. Pero la venida de un artista francés dió al traste con todos sus proyectos para el porvenir.

Nuestro artista se enamoró de la muchacha, y no tardó en ser correspondido por ella.

El pintor pidió la mano de su amada, y el padre se le negó rotundamente.

La joven abogó en favor del elegido de su corazón, lloró y se entregó á la más horrible desesperación. Pero todo fué inútil.

Al cabo de quince días, los dos enamorados resolvieron fugarse para dirigirse á Shenango, donde encontrarían un sacerdote que bendijera su unión.

Y por esta causa hallábase Mr. Forster en la estación, después de haber leído la carta de despedida, en la que su hija le notificaba su partida y la resolución que había tomado.

El tren especial, su tren, volaba con una velocidad indescriptible, lo cual no tenía nada de extraño, porque Mr. Forster había ofrecido una gratificación fabulosa al maquinista y fogonero que le acompañaban.

No obstante, al desventurado padre le parecía que el tren marchaba á paso de tortuga. Y tan impaciente estaba Mr. Forster, que para cerciorarse de que los dos hombres cumplían con su deber, abandonó su carruaje, corriendo el riesgo de estrellarse contra la vía, y subió precipitadamente al tender.

El maquinista y el fogonero no notaron su presencia y seguían ocupados en su tarea sin proferir una palabra.

La marcha del tren era verdaderamente vertiginosa.

De pronto indicó el maquinista un penacho de humo que se divisaba á lo lejos.

—¿Qué es eso?—preguntó M. Forster.

—El tren al que quiere usted adelantarse y que va á pasar por el cruce inmediato. Li garomos antes, pues vamos en línea recta, al paso que él tiene que trazar una gran curva alrededor del valle.

—¡Sigán ustedes adelante!—exclamó Mr. Forster.

(14) Folletón del DIARIO DE LA MARINA

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

más Wychecombe, el mastelero ó de galope de la balandra, con su gallardete flameante y casi envuelto por la niebla. Esta parecía bajar en lugar de esparrusarse, aunque en realidad se deslizaba sobre la superficie de la mar dando movimiento á la escena. Poco tardaron en dejarse ver las cofas de los navios de línea, y entonces se distinguieron por primera vez los seres vivientes de aquellas casas flotantes.

—Supongo que ofreceremos la misma vista á los gavieros que la que ellos nos ofrecen á nosotros,—observó el forastero,

—y que verán este promontorio y el asta de banderas; digo, Mr. Wychecombe, que no hay peligro en que permanezcan á esa distancia!

—Lo mismo creo, señor; seguramente, los hombres que andan por los altos, deben ver las penas por encima de la niebla, del mismo modo que vemos los masteleros de los buques.

—¡Ah, Mr. Dutton, el navio que está más al Este, arbolaba la insignia de contra-almirante!

—Ya la veo, caballero; mirad ahora el tercer navio al Oeste de la línea y en él encontraréis un trapo cuadrado en el fope de proa, lo cual os dice que hay además un vice almirante.

—¡Muy cierto! exclamó Wych comb, que se entusiasmaba con todo lo que se refería á su profesión,—¡y vice-almirante de la roja (escuadra) (1) que es el último escalón

(1) La Armada de Inglaterra se dividía hace aun algunos años en tres escuadras blanca, azul y roja; arbolando la primera el pabellón de San Jorge usado hoy por la Marina de guerra, la segunda uno azul y la tercera rojo; todos con el yatag racional en la parte superior derecha. Los almirantes, para ser ascendidos tenían que servir sucesivamente, en la escuadra azul, después en

para llegar al empleo de almirante. Esta escuadra debe ser la que manda Sir Digby Downes.

—No es así, caballero—replicó el farastero, comprendiendo la mirada interrogativa que le dirigía el otro,—esta es la escuadra del Sur, la insigniada vice-almirante que veis corresponde á Sir Gervasio Oakes, y la bandera cuádra que arbolaba el otro navio al tope de mesana, es la del contra almirante Blue water.

—Estos dos oficiales generales, Sir Wycherly,—añadió el joven,—siempre andan juntos. Donde quiera se oye el nombre de Sir Gervasio, se puede asegurar que lo acompaña el de Bluewater. ¡Es una deliciosa unión como esa en el servicio!

—Razón tienen para andar juntos, Mr. Wychecombe,—repuso el farastero, manifestándose algo conmovido.—Oakeá y Bluewater eran guardias marinas los dos, á las órdenes del viejo Breasthook en la «Mermaid» y al ascender el primero á teniente de navio, á bordo de la «Squid», lo siguió el segundo al mismo buque con el empleo de alférez de navio (Mate.) Oakes era oficial

la blanca y por último en la roja, y se les nombraba almirantes de la azul, de la blanca ó de la roja respectivamente. (N del T.)

de, Estalló en el «Briton» en el combate con las fragatas españolas y Bluewater tercer oficial.

Por esta acción obtuvo Oak es el mando de una corbeta y se llevó á su amigo en clase de segundo (oficial de Detall.) El año siguiente, habiendo tenido la fortuna de capturar un buque mucho mayor que el suyo, fueron separados los dos jóvenes por la primera vez desde su entrada en el servicio. Oakes pasó á mandar una fragata y Bluewater obtuvo el mando de la «Squid.» Más tarde navegaron reunidos, hasta que el más antiguo fué nombrado jefe de una escuadrilla de *rabo de gallo* (1), mientras que el más moderno, que por ese tiempo era capitán de navio, recibió á su antiguo camarada á bordo de la fragata de su mando. En esta situación continuaron hasta que el primero llegó á arbolar la bandera cuádra como insignia suya; desde entonces no se han separado; desempeñando Bluewater las funciones de capitán de bandera (1) primero y después las de jefe de escuadra. Cuando el vice almirante marchaba á la cabeza de la vanguardia de una escuadra, el contra-almirante iba al frente de la retaguardia, y ahora que Sir Gervasio es comandante general, veis á su amigo Bluewater navegando en su compañía.

Mientras el desconocido hacía la historia de los dos almirantes en un estilo semiserio, semi-jovial, los ojos de los que le escuchaban estaban fijos en él. Era un hombre de mediana estatura, rubicunda faz, nariz aguilena, ojos de color azul claro y una boca que demostraba claramente un esmero y cuidado que no eran de esperar á primera vista, por su traje y general aspecto. Mucho se ha dicho acerca de las orejas y manos de formas aristocráticas, lo mismo que de los pies; pero de todas las partes del cuerpo humano ninguna lleva impresas como la boca, las señales de nobleza. El forastero podía servir de tipo; porque su *tajanar* como el de una galera, prometía seguridad en la marcha y sus blancos y bien dispuestos dientes, así como su franca sonrisa suavizaban la expresión de su fisonomía, que por lo regular era grave. Cuando cesó de hablar se levantó Dutton con maneras afectadas, se quitó el sombrero descubriéndose completamente, hizo un saludo inclinando la cabeza sobre su pecho lo más posible, y dijo:

—Si mi memoria no me es infiel, creo tener el honor de hablar al almirante Bluewater, en persona; yo era oficial auxiliar en el «Medway», cuando mandaba la «Cloe» y á no ser que los veintinueve años tranqui-

Nos pueden cortar el paso. No importa. Podemos descarrilar. Adelante!

De buena nos hemos librado! exclamó el fogonero. Ya era hora! dijo el maquinista, el cual a los pocos momentos gritó alborozado: Shenango!

Y, sin embargo, todo el mundo adelanta el paso para ver llegar a todo vapor aquel tren que nadie esperaba. Cada cual hacia sus comentarios y nadie sabía qué pensar ni qué suponer al ver aquella locomotora bañada de vapor y cubierta de polvo, de la que descendió un hombre bajo, regordete y encarnado hasta las orejas.

La multitud abrió paso a Mr. Forster, porque casi todos los circunstantes le conocían, y los que ignoraban su nombre no tardaron en conocerlo.

Forster corrió a casa del Scheriff, el cual vivía cerca de la estación, y volvió con él, corriendo y lleno de indignación en el momento en que llegaba el otro tren.

Los primeros viajeros a quienes encontraron fueron los fugitivos. Scheriff — dijo Mr. Forster — requiera usted a mi hija para que me siga y a ese joven para que se retire.

Ya es tarde — contestó el artista. — Ahí tiene usted nuestra partida de casamiento. Hemos tenido la suerte de encontrar en el tren un sacerdote que ha bendecido nuestra unión. Ya es tarde, mi querido suagro, para todo género de protestas.

Ya es tarde! repitió Forster lanzando un grito de indignación.

Hay que añadir que la pareja matrimonial fué muy feliz, y que el hombre que en un principio se había opuesto al enlace de su hija con el pintor, llegó a ser el mejor sugro que se puede imaginar.

Esto lo he sabido por el esposo de la hermana americana, que me fué presentado en la Exposición de Pinturas, mientras yo admiraba uno de sus cuadros.

León Lhavignaud.

LA ACCIÓN DE PASO REAL

Hoy se cumple el décimo aniversario del sangriento combate de Paso Real, en el cual fué gravemente herido el general Luque al tomar a la bayoneta el pueblo que da nombre a la acción, pueblo que defendía el capitán Antonio Maceo con cuatro mil insurrectos.

Para conmemorar esta fecha, el ministro de la Guerra sentará esta noche a las ocho y media a su mesa a todos los jefes y oficiales de la columna que mandaba el 1.º de Febrero de 1896, y que se hallen en Madrid.

Información de Marina

Cuerpo general

El capitán de navío D. Manuel Díaz Iglesias ha solicitado y se le ha concedido autorización para residir en el extranjero, quedando asignado al Departamento de El Ferrol.

En atención al delicado estado de salud en que se encuentra, ha sido autorizado Su Alteza el duque de Montpensier para continuar en Villamanrique los estudios que viene haciendo como alférez de fragata.

El teniente de navío D. José Cousillas ha sido nombrado secretario de la Dirección del Material, y el alférez de navío D. José M. Carlos Roca ayudante del distrito marítimo de Muros.

Se ha dispuesto que embarque en el crucero «Lepanto» el alférez de navío D. Nicolás Ochoa.

Se ha concedido autorización para venir a esta corte al ayudante de Marina de Melilla, quedando durante su ausencia enorgado de este destino el teniente de navío D. Pedro de Aubareda.

Artillería de la Armada

Se ha dispuesto que cese en la Comisión de Marina en Europa, el comandante don Manuel González de Rueda, que pasará al Ministerio, como auxiliar de la Dirección del Material, en relevo del de su empleo don Francisco Butler y Mir, a quien se le destina de secretario de la Junta Facultativa de Artillería, cesando en este cometido el vocal que interinamente le desempeña.

Para relevar al comandante Rueda en el extranjero, se nombra al teniente coronel D. Antonio García Reyes, el que a su vez será sustituido interinamente en sus actuales destinos, por el de su empleo D. Enrique Navarrete y Ríos, que los desempeñará al mismo tiempo que el de vocal de la Junta Facultativa, para el que está nombrado en propiedad.

Infantería de Marina

Con el fin de dar cumplimiento a lo prevenido en la Real orden de 10 de Diciembre último respecto a la instrucción de tropa de Infantería de Marina en conjunto, se ha dispuesto que en el mes de Marzo, después de verificada la incorporación de los nuevos reclutas, verifiquen dichas tropas algún supuesto táctico, como simulacro de desembarco, etc., para lo que se solicitará de las autoridades superiores el oportuno auxilio de embarcaciones y algún contramaestre para enseñanza de la tropa en los ejercicios de botes al remo, procurando activar la instrucción elemental del recluta, para dar mayor amplitud a la de conjunto, y aprovechando para ello los dos meses que han de permanecer en filas 467 soldados por regimiento.

A estos ejercicios concurrirá la fuerza franca de servicio de las compañías de guardias de arsenales.

La pesca en Cartagena

En vista de una instancia de la Junta directiva de la Sociedad de pescadores y hombres de mar de Cartagena y su provincia marítima, sobre la interpretación que debe darse a la Real orden de 4 de Noviembre último recaída a consecuencia de la petición hecha por el Presidente de la misma Sociedad para que se reprimiera la pesca con artes de arrastre con cabo en tierra, y otros extremos, se ha resuelto que la expresada Real orden haga referencia a los sesenta botes ya establecidos y que en lo sucesivo no se aumente su número.

Movimiento de barcos

El cañonero «Doña María de Molina» fundió hoy en Algeciras; zarpó de Cádiz el crucero francés «Gallíe»; llegó a Villagarcía el cañonero «Yasco Núñez de Balboa», y a Barcelona el torpedero italiano «Spica».

SITUACIÓN DE LOS VAPORES de la Compañía Trasatlántica

Línea de Buenos Aires.—El «P. de Sarratín» llegó el 24 de Enero a Buenos Aires, de Montevideo.—El «León XIII» llegó el 26 de Enero a Génova, de Barcelona.

Línea de Cuba, Méjico y Nueva York.—El «Buenos Aires» salió el 19 de Enero de Palma para Puerto Rico.—El Alfonso XIII salió el 20 de Enero de Habana para Coruña.—El «Reina María Cristina» salió el 21 de Enero de Coruña para Habana.—El «Montserrat» llegó el 21 de Enero a Génova, de Barcelona.—El «Antonio López» salió el 15 de Enero de Puerto Rico para Las Palmas.

Línea de Venezuela-Colombia.—El «Montevideo» salió el 26 de Enero de Veracruz para Habana.—El «Manuel Calvo» llegó el 29 de Enero a Cádiz, de Malaga.

Línea de Filipinas.—El «Isla de Luzón» salió el 28 de Enero de Colombo para Singapur.—El «Isla de Panay» llegó el 29 de Enero a Cádiz, de Valencia.—El «Alicante» salió el 28 de Enero de Singapur para Colombo.—El «C. López y López» salió el 28 de Enero de Cádiz para Cartagena.

Línea de Canarias.—El «M. L. Villaverde» llegó el 26 de Enero a Las Palmas, de Mazagán.—El «Fernando Pigo» llegó el 26 de Enero a Cádiz, de Barcelona.—El «San Francisco» llegó el 28 de Enero a Cádiz, de Barcelona.

Líneas suplementarias.—El «Pillago» en servicio de Cádiz a Gib.altar y Tánger.—El «Larache» llegó el 26 de Enero a Bilbao, de Coruña.

Estudios navales

Las grandes potencias marítimas han comprendido ya que para el mejor resultado de es necesario dividir los estudios navales en tres clases: primera, estratégicas; segunda, tácticas; tercera, técnicas.

En los últimos deben incluirse los ensayos de movilización, aprovisionamiento, rápida entrada y salida en los diques, reparaciones prontamente ejecutadas, así como también la instalación de un buen servicio de informaciones.

En los tácticos hay que colocar las órdenes de navegación y de combate cuando se está frente al enemigo, así como los más acertados órdenes de concentración.

En los estratégicos, el objetivo principal debe referirse a la mejor repartición de las fuerzas, la preparación del campo de batalla, la busca del adversario en fuerzas inferiores, etc.

Si los estudios técnicos y tácticos no se aproximan mucho a la verdad, si, como ha dicho lord Beresford, deben originar ciertos riesgos, y ser, en cierto modo tachados de inverosímiles, no ocurre lo propio respecto a los estratégicos, siendo por lo tanto, estos últimos, los que han de ofrecer el mayor interés en las grandes maniobras navales.

Cuando se hacen experimentos de táctica, nada indica cuáles de los buques presentes han sido batidos en una acción efectiva; pero cuando se trata de estrategia, los resultados son más claros y tangibles, se encuentra o no se encuentra al adversario en fuerzas inferiores, se establece en mejor ó peor el contacto y se fuerza ó obliga más ó menos al adversario al combate.

Todo esto ha de constituir, en su día, la suma de conocimientos y experiencias para la formación del más acertado plan de combate, y unido a la sangre fría, rápida ejecución y valor del comandante de la escuadra, así como el de los comandantes de los buques, puede confiarse, en buenas circunstancias, en alcanzar un triunfo más ó menos señalado, según la fuerza sea más ó menos efectiva.

AGUAS AZULES

Muchas veces se ha pretendido explicar el color azul del agua por fenómenos de polarización análogos a los que determinan el tinte azul del cielo; mas sea como quiera, siendo azul el color del cielo y del agua hay que tener presente que el agua es un cuerpo bien definido que es posible obtener en el estado de pureza, mientras que el aire es una mezcla de elementos muy diversos que contienen, no hay que olvidarlo, cantidades muy débiles, pero apreciables, de ozono, gas azul.

Las proporciones de ozono aumentan, indudablemente, con la altura, y si el aire parece menos azul cuando contiene cirros es quizás a consecuencia de la disolución del ozono en el vapor de agua, y su descomposición.

Se ha dicho también que el color azul es el propio y natural del agua destilada, químicamente pura, admitiéndose la hipótesis de existencia de partículas repartidas en gran número y suficientemente pequeñas para no poder reflejar las irradiaciones rojas, amarillas, etc., pero sin embargo, de mayores dimensiones a las correspondientes a las irradiaciones verdes, azules y violetas.

Con todo, admitiendo como exactas todas las experiencias hechas para determinar el color del aire y el del agua y para medir la cantidad de luz polarizada, sea por reflexión sobre dicho líquido, ó por refracción, se debe consignar que la naturaleza ofrece pocos ejemplos de aguas azules en pequeña cantidad.

Se dirá: el Mediterráneo es azul; es incontestable, pero no es transparente, y puede tal vez ese color azul provenir, al menos en parte, de la reflexión del cielo.

Cuantos conocen el Mediterráneo pueden

asegurar que ese matiz es menos intenso cuando el cielo está nuboso, y aparece amarillento y verdoso durante el mal tiempo.

El lago de Génova es azul, pero este color no es franco, y tira un poco a verde a consecuencia de las masas amarillentas ó marrón de las aguas abundantes en limo.

Hay, sin embargo, aguas de un azul notable, como el del sulfato de cobre, transparentes como el cristal más puro y son las de un pequeño lago natural situado en Tavers, cerca de Baugency, en el Loiret.

El agua de Tavers es pura, de sabor excelente, de temperatura muy por bajo de la ordinaria. El fondo de este lago no tiene piedras azules, sino algunas algas. ¿A qué se debe este fenómeno? Abundan las hipótesis, pero no existe ni una sola explicación racional.

Impresiones parlamentarias

CONGRESO

El Sr. Nocedal hizo al Gobierno la pregunta que tenía anunciada sobre los sucesos de Alcoy, pero ni con ésta ha planteado un debate, ni se han promovido incidentes de ninguna clase.

Le contestó el Sr. Moret dando la versión ya conocida de los referidos sucesos, y agregando que por la autoridad militar se instruye sumaria contra los oficiales que intervinieron en aquéllos. En esta sumaria figura también la proclama que la guarnición de Alcoy ha dirigido al Ejército y a la Marina.

Merece también recogerse la declaración del Sr. Moret, de que el Gobierno permanece en su puesto mientras el Parlamento no resuelva el asunto de las jurisdicciones. Esto ha sido lo más saliente de la sesión.

SENADO

La fábrica de papel establecida en el Valle de Arán, que desde hace días venía siendo la comidilla de los círculos políticos ha tomado hoy estado parlamentario.

El Sr. Calbetón ha explicado la interpelección que ayer anunció y con interés realmente desusado en esta Cámara, sobre todo cuando se trata de defender asuntos de interés general, ha censurado la autorización otorgada para el establecimiento de aquella fábrica, afirmando que la Dirección de Aduanas informó favorablemente sin estudiar bien el asunto, pues de otro modo su dictamen hubiera sido desfavorable, tratándose como se trata — dijo — de un negocio que solo puede salir adelante alimentándose con el contrabando.

El papel fabricado en Arán, al ser introducido en España habrá de resultar a doble coste del que se fabrica allende los Pirineos, y por lo tanto si no es pensando en el contrabando, no se comprende cómo a nadie haya podido ocurrírsele establecer allí esa fábrica.

Fundándose en estas consideraciones, el Sr. Calbetón pidió que se estudie de nuevo el expediente, a cuya pretensión se mostró dispuesto el ministro de Hacienda.

Por lo demás la sesión ha carecido de interés, pues se ha reducido a la aprobación de dos dictámenes de ferrocarriles que figuraban en la orden del día.

Información política

La Diputación provincial

Una comisión de esta Corporación ha visitado hoy al ministro de la Gobernación para pedirle que se cumpla el acuerdo adoptado en su última sesión para la rescisión del contrato con el arrendatario de la plaza de toros.

El conde de Romanones se propone estudiar detenidamente este asunto.

Los obreros y la jurisdicción militar

Mañana se proponen celebrar en esta corte, los obreros, un mitin, para tratar de la intervención de los tribunales militares en los delitos cometidos con ocasión de las huelgas.

El ministro de la Gobernación, con objeto de ver si procede ó no conceder la autorización para celebrar esa reunión, pidió esta tarde al gobernador que le comunicase los términos en que está redactada la solicitud de autorización.

El regreso del Rey

Según noticias oficiales S. M. regresará a Madrid dentro de la presente semana.

La ley municipal

Hoy conferenció el ministro de la Gobernación con el presidente del Consejo, para darle cuenta de algunas modificaciones introducidas en el proyecto de reforma de la ley municipal.

Dicho proyecto lo leerá el conde de Romanones el sábado en el Senado.

Las jurisdicciones

¿Para qué molestar la atención del lector dando aquí cuenta de los múltiples comentarios y de las numerosas conferencias que los Sres. Moret, Luque y Loygorri han celebrado esta tarde con el fin de armonizar las dos tendencias que existen en la comisión del proyecto referente a las jurisdicciones?

Baste decir que a las cuatro y media de la tarde se reunieron en diferentes secciones del Senado, la Comisión, de dicho proyecto y los generales Primo de Rivera, Blanco, Polavieja, Olawlor, Linares y Despujols con el ministro de la Guerra.

El Sr. Loygorri presentó a sus compañeros de comisión el art. 3.º del proyecto por él redactado, de conformidad con el ministro de la Guerra, en cumplimiento del encargo que ayer le dió la Comisión.

La nueva redacción no satisfizo las aspiraciones de los partidarios de la jurisdicción ordinaria, los cuales después de amplio debate la modificaron, y con la nueva fórmula volvió el Sr. Loygorri a la sección donde los generales y el ministro de la Guerra se hallaban reunidos.

Tampoco ésta fué del agrado de los generales; hubo pues, de ser discutida y modificada una vez más por los partidarios de la jurisdicción militar.

Y en estas operaciones, repetidas con insistencia verdaderamente fatigosa, se ha pasado la tarde hasta las siete, hora en que según el Sr. Loygorri se habían perdido casi por completo las esperanzas de arreglo.

Si este al fin no se logra mañana se presentará el dictamen y el voto particular de los partidarios de la jurisdicción militar.

En el dictamen de la comisión se reproduce íntegro el punto 7.º del art. 7.º del Código de Justicia Militar y a continuación se copia, también literalmente el punto 10.º del art. 7.º de la ley de Enjuiciamiento de Marina.

Además en el articulado del dictamen se expresa claramente las circunstancias en que los delitos deberán ser juzgados por la jurisdicción de Marina ó por la de Guerra.

Esto no se hacía constar en el proyecto del Sr. Groizard que ayer publicaron algunos periódicos, por contener aquél únicamente las bases esenciales para redactar el dictamen, y por esta razón nos abstuvimos de publicarlo.

El señor marqués de Reinosa, que ha tomado parte muy activa en la redacción de este dictamen, merece, con justicia, los unánimes elogios que se le tributan por el interés con que ha defendido el fuero de Marina.

NOTICIAS

Se encuentra muy mejorado de su enfermedad el Sr. Ministro de Hacienda, habiéndosele dado hoy al despacho de los asuntos de su departamento.

Ayer quedó aprobado en el Congreso el proyecto de ley reformando la división electoral de la provincia de Madrid para diputados provinciales.

Dicho proyecto ha pasado a la alta Cámara, donde se discutirá a la mayor brevedad.

El alcalde, en vista de los frecuentes atropellos que causan los ciclistas en la plaza de Oriente, convertida en velódromo de poco tiempo a esta parte por varios aficionados, ha dictado las órdenes más terminantes para que en lo sucesivo no vuelvan a circular dicha clase de vehículos por el punto referido, conminando a los contraventores de esta orden con la multa de 50 pesetas.

BOLSA DE MADRID

Table with columns: 4 o/o perpetuo interior contado, DIA 31, DIA 1. Rows include Serie F, de 60.000 ptas. nominales, E, de 25.000, D, de 12.000, C, de 5.000, B, de 2.500, A, de 500, G y H, de 100 y 200, En diferentes series.

Table with columns: 5 o/o amortizable, DIA 31, DIA 1. Rows include Serie F, de 60.000 ptas. nominales, E, de 25.000, D, de 12.000, C, de 5.000, B, de 2.500, A, de 500, En diferentes series.

Table with columns: Bancos y Sociedades, DIA 31, DIA 1. Rows include Cédulas hipotecarias, 5 por 100, 4 por 100, Acciones del Banco de España, Arrendataria de Tabacos, Banco Hipotecario, Banco de Castilla, Banco Hispano-Americano, Banco Hispano-Colonial, Banco Español de Crédito, Altos Hornos de Vizcaya.

Table with columns: Otros valores, DIA 31, DIA 1. Rows include Comp. general Electric. Madrileña, Idem de Chamberí, Idem de Id. obligaciones, Idem del Mediodía, Ferrocarriles Norte España, Idem oblig. de Valladolid Ariza, Idem Oeste, 2.ª serie, privilegiada, Idem S. Julián de Musques, acciós., Idem acciones de M. & Z. y A., Idem Id., 3.ª, Unión Española de Explosivos, Oblig. Diputación provincial, Idem general Azucarera de España, Preferentes, Ordinarias, Obligaciones.

Table with columns: Cambios sobre extranjero, DIA 31, DIA 1. Rows include Paris, a la vista, Londres, a la vista.

Funciones para mañana

REAL.—A las cuatro.—La Anunciación de Faust.

ESPAÑOL.—A las nueve.—El ídolo.—Los amantes.

A las cuatro y media.—El ídolo. COMEDIA.—A las nueve.—El bigote rubio. El deber.—D. Pedro Caruso.

A las cuatro y media.—La loca de la casa. PRINCESA.—A las ocho y media.—El Abuelo.

APOLLO.—A las 8 y 1/2.—¿Quo Vadis?—El amor en solfa.—Pepe Gallardo.—El iluso Cañizares.

A las cuatro y media.—El perro chico. Peep Gallardo.—El iluso Cañizares. ZARZUELA.—A las 8 y 1/2.—La foscá.—La Infanta de los bucles de oro.—El Barbero de Sevilla.—Cleo de Merode.—Lysistrata.

A las cuatro y media.—Villá Alegre.—La Infanta de los bucles de Oro.—Cleo de Merode, La Divina. COMICO.—A las 8 y 1/2.—La getita blanca.—La rogitiva. El arte de ser bonita.—La getita blanca.

Imprenta de A. Alonso; Barbieri, 8 Madrid.

J. & A. NICLAUSSE Societe des Generateurs inexplorables "BREVETS NICLAUSSE."

24, RUE DES ARDENNES.—PARÍS (XIXº) Fuera de Concurso, Miembro del Jurado en las Exposiciones Universales de Paris, 1900, y San Luis, 1904.

DIRECCION TELEGRAFICA Instalaciones en las Marinas de Guerra Fuerza en caballos de las instalaciones Constructores concesionarios extranjeros

Table with columns: MARINAS DE GUERRA, Caballos. Rows include Marina francesa, inglesa, americana, japonesa, italiana, rusa, española, turca, alemana, argentina, chilena, portuguesa.

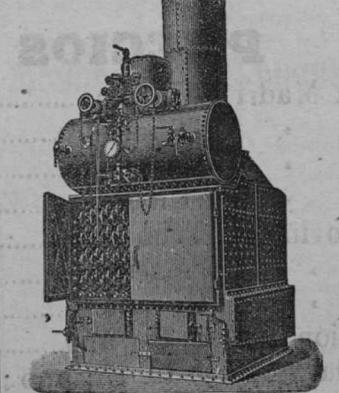
Total 12 marinas de guerra, 72 buques y caballos 785.900. Cabe añadir a las cifras anteriores una fuerza de 83.000 caballos repartidos en 80 buques mercantes, entre los que se cuentan dos paquebots de 15.000 caballos y 38.000 toneladas cada uno. Mariza de recreo 5.000 caballos.

APLICACIONES EN LA INDUSTRIA

Table with columns: Caballos, Utilización. Rows include Central general de electricidad de Pontypridd, Lebon y C., C.ª eléctrica del Sector de la ribera izquierda, Ciudad de Paris (Talleres de Colombe), C.ª Gral. de Electricidad, Exposición Universal de Paris 1900, C.ª de electricidad del Onet-Parisiens, C.ª de gas de Lyon, C.ª Fresno, Sociedad industrial de productos químicos.

RESUMEN DE LAS PRINCIPALES VENTAJAS DE ESTOS GENERADORES

Son los más ligeros. Los de más reducido volumen. Los de más fácil limpieza. Los de más rápida puesta en presión. Los más fuertes y sencillos en sus órganos, siendo inagotables el gasto de conservación. Son los únicos cuyos tubos están únicamente sellados sin tornillos y están equilibrados por presión. Dan el máximo de economía en el combustible, sin auxilio de aparato alguno. Ofrecen una gran superficie de parrilla en un espacio determinado.



Representante exclusivo en España D. RICARDO ZARAGOZA Barcelona-Valencia, 223

Compañía Trasatlántica

Líneas de Cuba y Méjico

El día 17 de Enero saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor **Reina María Cristina** 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 a isla de Santo Domingo.

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

El día 26 de Enero saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **Manuel Calvo** directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba e islas de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Enero saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz el vapor **Buenos Aires**, 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, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se admitiendo 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 Macaribo, Carisno, Coro y Cumana con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 6 de Enero de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Isla de Luzón** directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires

El día 3 de Enero saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz el vapor **P. de Estruñaga** 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 Tanger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, 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.

Línea de Fernando Póo

El día 26 de Enero 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. Estos vapores admiten carga con 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 expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Avios importantes.—Rebajas en los fletes de exportación. —La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas de 14 de Abril de 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 marismeros que le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

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, etcétera, 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, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse a la

Dirección Gerencia:—Montalbán, 3, Madrid.

ó a la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE **Santiago Garcia Castellón**

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

Administración de fincas con garantías, gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Recibos, 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

UNIFORMES PARA LA MARINA

E. QUINTANA

ARENAL, 15. SASTRERÍA

AGENDAS BAILLY - BAILLIÈRE É HIJOS

MEMORANDUM 2,50 Pts sin secante, 3, Pts con secante.	BUFETE CUATRO EDICIONES ECONÓMICAS 1-1,50 - 2 y 3 Pts CUATRO EDICIONES COMPLETAS 2-2,50 - 3 y 4 Pts	CULINARIA 2, Pts	MÉDICA 2,50, Pts
---	--	----------------------------	----------------------------

ASTILLEROS DEL NERVION BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.
Reparación de cascos, máquinas y calderas.
Dique seco de 182 metros de largo por 23 de anecho.
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 fueites, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS
PRESUPUESTOS GRATIS

Biblioteca Marítima Nacional

Santa Pola (Alicante)

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos, que llevan en su primera cara noticias y precios de las obras que nos facilitan para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo a tarifa, que se manda a quien la pide.

Se invita a los autores y editores a que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

Centro de propaganda

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

Estada y Agasio.—«La telegrafía sin hilos», segunda edición. Lleva un nuevo capítulo con lo referente a los últimos adelantos de los sistemas alemanes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras e instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905.

500 pá. inas de texto y 200 grabados, ocho pesetas.
Rodríguez Martín (Manuel).—«Mares territoriales» Estudio de derecho internacional referente a la extensión de las aguas jurisdiccionales, sobre el buen empleo de las artes de arrastre en aguas libres. Obra de gran utilidad. Lleva juicios y críticas sobre la manera de tratar este asunto por el autor, que suscriben generales y jefes de la Armada, académicos y catedráticos de Derecho Marítimo Internacional. Un tomo, en cuarto, cuatro pesetas.

Este Centro se encarga de servir cuantas publicaciones se le pidan, en iguales ó más ventajosas condiciones que los establecimientos de mayor crédito, nacionales y extranjeros.

Por los convenios especiales que esta casa tiene con muchos autores y editores, facilitará a plazos, sin aumento de precio, la mayoría de las obras que anuncia.

Los pedidos deben mandarse acompañados de su importe en sobre-monedero, valores declarados, sellos de correo ó letras de fácil cobro al director de la Biblioteca Marítima Nacional.

Perfumería GALL

Arenal, 2

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS

Dos salidas semanales de todos los demás puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES GIRON Y SEVILLA

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURGOS
Se admite carga a flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

Viuda é Hijos de J. Barreras, INGENIEROS

CONSTRUCTORES DE VAPORES Y LANCHAS PARA PESCA

con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol

MAQUINAS Y CALDERAS PARA LA MARINA

Agentes generales en España, de **Planty & Son Ltd. Mombury.**

MÁS DE CIENTO VAPORES TRABAJAN EN ESPAÑA ACTUALMENTE CON MAQUINARIA DE ESTA CASA

ASTILLEROS

TALLERES MECÁNICOS DE CONSTRUCCION

Instalación completa de fábricas de conservas y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosas instalaciones funcionando en España y Portugal.
Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

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, Fastenrat, Duque de Rivas, Silveira, etc. Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nombrada y cubiertas tiradas a seis colores con el retrato del autor de cada obra.

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.

Excmo. Sr. Conde de Bernar.

Excmo. Sr. Conde de Oñilleres.

Excmo. Sr. Barón de Vilagaya.

Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca.

OBRAS PUBLICADAS Y EN PREPARACION

Menéndez Pelayo.—José Zahonero.—Alfonso Pérez Noya, Conde de las Navas. Ángel Guerra, etc., etc.

PRECIO: UNA PESETA

PIDENSE EN TODAS LAS LIBRERIAS DE ESPAÑA Y AMERICA

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI, 8, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: Un mes.....	1,50 pesetas
Trimestre.....	4,50
Semestre.....	9
Un año.....	18
Provincia: Trimestre.....	5
Semestre.....	10
Un año.....	20
Unión Postal: Un año.....	60
Asia y América: Un año.....	70

Anuncios: Cuarta plana, precios convencionales; reclamos 50 céntimos, noticias una peseta.