

Diario de la Marina

Año XXXVIII - Número 11.548

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Lunes 26 de Marzo de 1906

CALLE DE BARBIERI, NÚM. 8.

Segunda edición

La Marina mercante EN INGLATERRA

Signo es de los tiempos, sobre todo en lo que a la Marina mercante se refiere, que un Gobierno librecambista cual es el que acaba de ascender al poder en Inglaterra como consecuencia de las tendencias de la política de protección que caracterizó a los conservadores con Chamberlain y Balfour, haya presentado al Parlamento como su primera medida legislativa un proyecto para la Marina mercante inglesa de carácter decididamente protector.

El Bill de reformas en este sentido que se presentó al Parlamento inglés el 20 del actual, envuelve el doble objetivo de proteger tanto el capital como el trabajo de los ingleses que se dedican a las empresas marítimas, favoreciéndoles contra la cada día más creciente competencia extranjera.

La necesidad de esa protección es tan sentida en Inglaterra, que a pesar del ambiente del libre cambio que predomina en el Parlamento todos convienen en que no ha de encontrar en esta oposición seria.

El proyecto lo constituyen dos objetivos perfectamente separados. Por el primero se busca para los propietarios de buques un trato mejor que el que les proporciona la actual legislación contenida en los *Shippings Acts* vigentes; y el segundo se dirige al mejoramiento de las condiciones de los tripulantes de los buques, especialmente de los de carga (*tramps*).

Nadie que de asuntos marítimos se ocupe, podrá desconocer que ambas reformas son en Inglaterra urgentemente necesarias. Pues la legislación severa respecto a limitaciones de tráfico y a líneas de carga observada rigurosamente por los buques ingleses, ha hecho que la competencia extranjera con buques de nacionalidades poco escrupulosas o abandonadas en esta materia, determinase una causa de depresión para la Marina mercante inglesa.

Y esta depresión se venía compensando con la economía en los gastos de la tripulación, tanto en alimentación como en salarios; alejando de la profesión marítima a los ingleses que se iban sustituyendo con extranjeros. De aquí la necesidad reconocida, hasta por los librecambistas, de atajar ese daño y remediarlo.

El proyecto presentado al Parlamento inglés no destruye este mal de raíz pues los pilotos extranjeros, como hasta ahora, podrán ser utilizados en los buques ingleses. Pero en cambio somete a los buques extranjeros que trafican con los puertos ingleses a la misma reglamentación respecto a seguridad que a los buques nacionales.

El nívoro extranjero poco escrupuloso, que compra hoy a bajo precio buques cansados e inadecuados ya para el tráfico marítimo, se verá forzado a abandonar su villano, pero lucrativo negocio hecho con tales cascajos en los puertos ingleses, y la Marina mercante inglesa se verá libre de esa competencia incalificable y se pondrá en condiciones de mejorar la situación de los profesionales a bordo de sus buques, ya sean naturales o extranjeros.

Esta es una medida que debieran adoptar todas las naciones civilizadas, si fuera posible de común acuerdo y mientras tanto exigiendo todas las condiciones de seguridad para la navegación que se exige a la Marina mercante propia en los puertos nacionales, que no debe ser tratada en ellos de una manera diferente que la extranjera, para cuyos buques, sobre todo en España, existe una lenidad grande, haciéndose de este modo por no otros mismos más grave su competencia.

Es de desear que la Dirección de la Marina Mercante en España se preocupe de este asunto y que al proyectar una ley de protección a la Marina mercante española se hagan extensivas las medidas de seguridad que se dictan para los buques mercantes españoles a los buques de otras banderas que trafiquen con nosotros y frecuenten nuestros puertos, no olvidando en lo que se refiere a los de pasaje que la emigración, en la mayor parte de las naciones, solo está permitido transportarla a los buques de bandera propia.

MARINA MIXTA

La cuestión de los cruceros auxiliares

Para transformarse en crucero auxiliar un buque mercante debe reunir varias cualidades, que no siempre se encuentran en el vapor construido expresamente con fines comerciales. Un vapor, por el solo hecho de estar dotado de gran velocidad no está en condiciones de po-

derse transformar en crucero aun cuando la velocidad sea uno de los requisitos indispensables para su utilización en la guerra.

En 1.º de Enero de 1904 Alemania tenía en la mar cinco vapores de una velocidad de 22 a 23 millas y otros varios de 18 a 20, de los cuales y a muy buen precio vendió algunos a Rusia. Por ese aspecto, Inglaterra, que no puede renunciar a su supremacía marítima procura tener los trasatlánticos más rápidos, a lo cual ha obedecido su contrato tan conocido con la «Cunard» para la construcción de dos trasatlánticos de 25 millas.

La importante cuestión de las cualidades que deben reunir los cruceros auxiliares y su precio de costo, ha sido estudiada en Inglaterra por una comisión de altura, la cual ha dictaminado que los vapores mercantes para utilizarse como cruceros auxiliares, deben reunir las condiciones siguientes:

1.ª Combinar una gran velocidad y un gran radio de acción y no conceder subvención a los vapores con velocidad inferior a 20 millas. 2.ª Poder llevar un armamento de cañones de 21 centímetros cuando menos; 3.ª tener un número de compartimientos estancos igual al de los que están en servicio; 4.ª Tener el timón bajo la línea de inmersión y 5.ª Que no puedan venderse al extranjero sin expresa autorización del Gobierno.

Teoante al precio de costo, la comisión opinó que pueda estipularse: 1.ª Con una garantía del Gobierno equivalente a la suma del valor del vapor, lo que permite dar al capital un interés de 3 por 100. 2.ª Con una subvención del Gobierno por cantidad que se aproxime a la del precio del vapor. 3.ª Con el pago de plazos anuales que se convengan. De estas tres condiciones puede elegirse la que parezca más adecuada a las circunstancias, pero la comisión prefería ó estimaba mejor la de la subvención anual.

Los datos relativos a las subvenciones correspondientes a un período de diez años, son como sigue:

Velocidad Millas	Coste del vapor Francos	Fuerza de máquina Cabal. indicados.	Subvención anual Francos
20	8.750.000	19.000	225.000
21	10.000.000	22.000	487.000
22	11.750.000	25.000	1.012.500
23	14.735.000	30.000	1.687.500
24	24.250.000	40.000	2.750.000
25	25.000.000	52.000	3.725.000
26	31.250.000	68.000	5.100.000

Las anteriores cifras son demasiado elocuentes y se prestan a importantes reflexiones respecto a la eficiencia de los vapores mercantes convertidos en cruceros auxiliares.—X.

ECOS NAVALES

Austria

El Gobierno del Imperio austro-húngaro ha tomado con mucho empeño el utilizar las lecciones de la guerra naval ruso japonesa, en lo que se refiere al empleo de los torpedos. Las autoridades navales de esta nación han empezado por vender sus viejos torpederos de segunda y tercera clase, los cuales serán reemplazados por cinco destructores y por trece torpederos. Se van a construir en el «Stabilimento Técnico» de Trieste. Los destructores serán del tipo «Huszard» y los torpedos del «Kaiman».

Como modelos a copiar después en Trieste, se ha encargado la construcción a Inglaterra de un buque de cada tipo. Los destructores tendrán un desplazamiento de 390 toneladas y un andar de 27 millas y los torpederos de alta mar serán de 200 toneladas y 25 millas de andar.

Parlamentos mudos

Ahora que está en suspenso la función parlamentaria discurren algunos excelentes moralistas de las costumbres públicas acerca de la necesidad de concretar y definir bien ambos aspectos de la existencia representativa: el fiscal y el legislativo para que el uno no absorba al otro.

Cierto es que en nuestro Parlamento la acción fiscal es la única que se destaca sin que apenas se advierta que existe la ley; y eso cuando se nota y se ve palpablemente es cuando se presentan proyectos de ley que no tienen interés político aun cuando lo tengan extraordinario para el bien público.

Ahi está el catastro que es ley y que pasa en la Alta Cámara como los grandes cometas por el espacio sideral con rapidez vertiginosa y sin dejar la menor huella de su paso. Contiene su articulado preceptos que en interés del país convendría haber modificados en tal ó en cual sentido; pero la función legislativa, por completo atrofada, no pudo ejercerse y la ley ha surgido con bastante defectos que en su día, según los inteligentes, darán sus amargos y correspondientes frutos.

¿Qué prueba esto? Que el sistema parlamentario está desnaturalizado; es una especie de fenómeno, como esos que de vez en cuando se anuncian como verdaderos monstruos embriológicos. El desarrollo desproporcionado de la función fiscal a costa de la legislativa, ha dado lugar a ese engendro y hoy el régimen parlamentario en España es realmente monstruoso.

Claro es que en el equilibrio de los poderes esto constituye una perturbación que ha de reflejarse en la vida nacional, pero ¿por qué no se trata de ponerle remedio? ¿Dónde están los hombres superiores capaces de conseguir la ponderación regular entre ambas funciones, la fiscal y la legislativa?

La opinión pública es la primera en acudir cándidamente al brillo más aparente que real de los escaños parlamentarios. Es tan fácil la crítica. Los grandes oradores han labrado su pedestal ejerciendo de fiscales; pero si el censurar y el demoler es fácil, no lo es tanto el reconstruir.

Para reconstruir es preciso ante todo trabajar y eso en lo parlamentario es poco frecuente. No hay más sino analizar con severo juicio la labor útil de nuestros Parlamentos para convencerse de ello. Pocas y defectuosas leyes; muchos y ampulosos cuanto estériles debates. Eso es lo que da de sí la obra de todos y cada uno de los períodos parlamentarios, en una larga serie de años.

Aquí donde el espíritu reformista se va infiltrando en todo; en que siempre se está hablando de reorganización de servicios; de la necesidad de implantar nuevas costumbres públicas ¿por qué no se intenta *refrescar* algo el régimen parlamentario? Quizá es entre los organismos constitucionales el más necesitado de reforma.

Si ha de ser útil, si ha de corresponder a los anhelos del país que lo sostiene, preciso es ir derechamente a esa reforma. Acaso lo más práctico sería correr a piedra y lodo las puertas parlamentarias a los oradores de cartel y abrir las de par en par a los hombres de acción, pero entonces tendríamos un Parlamento mudo, sin escándalos y eficaz pero al que todo el mundo volvería la espalda desdenosamente.

MANÍAS

Otra vez la Gran Vía

La Gran Vía, que constituye una obsesión constante para mucha gente, vuelve a levantar la cabeza después de haber estado mortecina durante algún tiempo; pero como la época de los milagros ha pasado ya, volverá a caer en la modorra del olvido a las primeras dificultades que surjan.

Antes que en la Gran Vía sería preciso pensar en poner «patas arriba», y ustedes perdonen el burdo de la frase, a medio Madrid, que verdaderamente ofrece un aspecto deplorable de inepticia, de abandono y de falta absoluta de limpieza é higiénica.

Las vías amplias y bien conservadas no llegan a media docena en la villa coronada, que parece está por completo huérfana de autoridades locales. Eso sí, los dependientes de esas autoridades lucen preciosos uniformes de zarzuela de gran espectáculo, pero la policía y el buen orden en la gran capital de España, brillan «por su ausencia».

La Gran Vía, según el plano que hace tiempo publicaron algunos periódicos, es un admirable adefeño; torcida, ancha por el centro y estrecha por los extremos; no resuelve ningún problema de urbanización, y en cambio determina contradicciones de ingeniería extraordinarias.

Antes que pensar en convertir el centro de Madrid en un inmenso montón de escombros, convendría resolver el problema de las necrópolis a ver si al fin podía conseguirse tener donde enterrar a los muertos sin molestia para los vivos; hacer grandes mercados que quitasen de enmedio la impedimentación de los vendedores ambulantes; crear asilos bien montados que hiciesen desaparecer la postulación individual.

Pero todo eso exigiría ante todo y sobre todo, que hubiese autoridades locales, no de presencia, sino de acción; que aun cuando no se las viese, se las sintiese.

La Gran Vía, que es muy necesaria, no se intenta para mejorar la situación general de este gran poblacion semimancheo, sino para resolver el problema de la crisis obrera; y si bien esto es muy laudable, hay que convenir en que no es lógico. Por eso, se desnaturaliza todo en esta pequeña Babel.

Un plan general de reformas en el centro y en la periferia, darían una solución al problema obrero y a la presión de satisfacer las necesidades de expansión que tiene Madrid. «No es ridícula la puerta del Sol, con todos los tranvías en medio y la gente dándose codazos en los rincones? No es patético el «pendant horrible que forman el florido salón del Prado y el muladar vergonzoso en que se han convertido los jardines del Buen Retiro?»

Pensar en la Gran Vía cuando tanto hay que hacer por otros sitios revela un instinto desorganizador que solo en España puede admitirse. Y si al fin la Gran Vía estuviese bien planificada, sin subordinarse a intereses privados que la tuercen y desnaturalizan, todavía podría aplaudirse, pero hacerla *ad bulum tuum* resulta bufo y contraproducente.

Abel Imart.

DE LA COSTA

(POR TELEGRAMA)

El vapor «Cap Roca» a flote.—Festejando el salvamento

Vigo 25.

Al fin se ha logrado poner a flote el vapor «Cap Roca» que por muchos llegó a considerarse totalmente perdido.

Las tentativas para ponerlo a flote reanudáronse al mediodía de ayer haciéndose el esfuerzo decisivo a las dos y media.

El Sr. Barbeito, capitán del «Finisterre», dirigió con admirable precisión los trabajos, mandando dos buzos a la bodega número 2 para que impidiesen la entrada de agua y asegurar el funcionamiento de las bombas, descargando algo más el buque.

Todos los remolcadores se lanzaron a toda máquina, logrando sacar el buque.

El «Cap Roca» avanzó por la ría con sus propias máquinas.

En la bodega número 1 se contuvo en absoluto la entrada del agua; pero la número 2 se anegó, no yéndose a pique el buque merced a los compartimientos estancos.

El práctico Ventura González condujo el trasatlántico, el cual pasó por delante del puerto, siendo saludado por las sirenas de todos los vapores fundados en Vigo, y se internó en la ría, varando en la playa Portela, próxima a Redondela.

El momento de llegar fué solemne. Todos los barcos saludaban con sus silbatos, y centenares de personas lanzaban entusiásticos hurras.

El trasatlántico quedó sobre un lecho de fango, y el cañonero «Marqués de la Victoria» izó las banderas de señales, felicitando al capitán del «Cap Roca» por el éxito de la operación.

Terminada la faena de varar al «Cap Roca» en

la playa festejó su salvamento a bordo del «Finisterre» con champagne.

El «Cap Roca» permanecerá en Vigo un mes reparando las averías más importantes, yendo después en viaje de prueba al Ferrol y por último a Hamburgo.

MOVILIZACIÓN DE TROPAS

A las órdenes del general Sr. Ruiz Rañoy y del comandante de Estado Mayor Sr. Calvo maniobrarán las columnas destinadas a efectuar el reconocimiento de exploración por Cataluña hasta los Pirineos.

Las fuerzas partirán de Vich, Berga y Olot y están constituidas por los batallones de Barcelona, Mérida, Alba de Tormes y Estella en unión de los regimientos de Numancin, Montesa y artillería de montaña. Todas estas fuerzas llevarán en cada columna su capitán de Estado Mayor y así harán las maniobras cumpliendo lo ordenado por el ministro de la Guerra.

MADRID-BARCELONA

La información pública que intenta el Ateneo de Madrid acerca de la cuestión catalana es un bello próposito que no ha de resolver absolutamente nada, más que nada porque a tan docta corporación le falta en elementos de acción lo que le sobra en patriotismo y buen deseo.

El problema catalanista no es de los que encuentran solución con «fiertes» académicos, sino de los que requieren voluntad firme y justicia en los poderes públicos para hacer la disección completa de las vísceras enfermas.

Más que catalanista debería llamársele «barcelonista» porque en realidad de verdad es Barcelona exclusivamente donde existe; y no es problema de política regional sino manifestación de rivalidad inextinguible de la ciudad condal con la villa del Oso y del Madroño.

Barcelona y Madrid están en pugna y el catalanismo desapareciera de ser el mismo instante en que Madrid dejase de ser la capital de España; y si la información del Ateneo como es de tener se aventura por los intrincados vericuetos del regionalismo histórico, la cuestión, lejos de aclararse se enturbiará más y más.

Fuera de la capital del antiguo principado catalán no se advierte la fiebre de inquietudes y sobresaltos que se observa en Barcelona, pero es por eso, porque Barcelona no quiere soportar la supremacía de Madrid.

El Ateneo, abre sus puertas para que la conciencia pública pueda expresar sus sentimientos y sus ideas sobre el asunto, pero comienza por cerrar los ojos a la evidencia, dando al problema unas proporciones y un carácter que evidentemente no tiene.

No es el catalanismo, ó el «barcelonismo» para ser más exactos, cuestión de Ateneo y por lo tanto sin desconocer que las conferencias a que dió lugar la información, sean luminosas y fecundas, no resultarán eficaces en la solución de ese conflicto entre dos potencias, de las cuales una, es indudablemente superior a la otra, y por consiguiente, predominará.

Madrid, que es inferior a Barcelona en organización municipal y en administración urbana, es superior a la ciudad condal en intelectualismo y poder y claro es que mantendrá su cetro con tanta facilidad como tesón, pero la rivalidad subsistirá siempre y su mejor remedio está en no darle importancia.

El parlamentarismo al uso, le ha dado más de la que procedía, y ahora el Ateneo quiere remachar el clavo, y nada se conseguirá sino ahondar más y más las diferencias que solo podrá borrar una política de circunspección y de prudencia.

MARINA MERCANTE

Mandos de buques de cabotaje

Sr. Director del DIARIO DE LA MARINA. Ruego a usted se digna dar cabida en las columnas de su ilustre periódico a esta mi última solución, con la que finalizo una controversia que, a mi escaso juicio, no ha de dar el resultado apetecido por los Patrones, mis compañeros.

Una solución

El art. 141 de una solución, firmada por X, publicada en estas columnas, satisfaría en un todo al Patrón, si no coartara su acción el 142 con el párrafo «siempre que no lleven pasaje» y con el que le sigue de carácter cursivo.

Para nada se tendrá en cuenta esta mi humilde opinión, que aunque con el beneplácito de la sociedad de Patronos de cabotaje, emito, más bien por que no se consuma el hecho sin nuestra protesta aquí representada, que en espera de desviar por más beneficioso cauce para los de mi clase, el caudal de esfuerzo absorbente que representa la clase náutica como primitiva en la constitución de la Liga Marítima.

No es un hecho la creación de Institutos náuticos que den derecho a los Patronos a mandar hasta 300 y 500 toneladas respectivamente en vela y vapor, pues no pasa de ser uno de tantos proyectos apadrinados por nuestros ministros de Marina, con más buena intención que probabilidades de verlos realizados; pero aunque fuese un hecho la creación de tales Institutos, sería la sufrida clase de que se trata, tal vez la única en quien no se reconocieran sus adquiridos derechos, solo por Reales órdenes ó decretos dictados, por la poderosa razón de que es excesivo el número de capitanes y pilotos sin destinos, cual si el patrón no constitu-

yese una parte importante del personal con derecho propio a mandar buques de cabotaje.

Existen en la actualidad dos clases de patronos, unos cuyos exámenes no tuvieron límite de cuota, diciendo en sus nombramientos: «Para mandar buques de cabotaje» y otros, examinados de un trozo más ó menos extenso del litoral, pudiendo mandar solo dentro de él. ¿No sería equitativo que a los primeros se les reconociera igual derecho que a los que obtengan en su día el título en los institutos náuticos, siempre que no exceda de 30 entre dotación y pasajeros, y a los segundos el que se expresa en el párrafo de letra cursiva del artículo 142?

¿No sería equitativo igualmente que mientras se crean o no los institutos náuticos, se permitiera el examen de Patrón de Cabotaje, sin la irritante limitación actual, en analogía a las escuelas náuticas, que no cesan de arrojar pilotos, causa de este malestar que nos agobia?

UN MARINERO.

Málaga, 23 Marzo 1906.

DISTINCIÓN HONROSA

Nuestro distinguido amigo, el docto académico correspondiente de las Españas y la Historia, eximio escritor y publicista y conocido jefe retirado de la Armada don Manuel de Saralegui y Medina, se ha visto grandemente sorprendido con el nombramiento de comandante de la Orden Civil de Alfonso XII.

Damos nuestro más cordial parabién a tan querido amigo por tan honrosa distinción, para la cual ciertamente le abonaban tantos y tan señalados merecimientos.

EXTRANJERO

RUSIA

Comunión de Varsovia que 35 obreros de Esadovitz, que se habían negado a la huelga han sido envenenados.

Son falsos cuantos rumores han circulado de nuevos desórdenes en Sebastopol.

Ha llegado a Moscú Kuropatkine, siendo cariñosamente recibido. Al descender del tren, muchos funcionarios le dieron la bienvenida. El general se hizo presentar varios veteranos de la Manchuria, que fueron heridos durante la campaña, y conversó con ellos.

LA HUELGA MINERA

Durante una reunión celebrada hoy en Leus, los obreros mineros han aprobado por unanimidad la acción energética del sindicato, para llevar a cabo las reivindicaciones presentadas a las Compañías.

Acordaron además defender la organización sindical, y desaprobar la conducta de los anarquistas que pretenden provocar la división entre los mineros.

Después, los obreros se dirigieron en manifestación hacia la plaza de la república donde cantaron la Internacional. Mr. Basiy agradeció a los mineros la conducta prudente que vienen observando, dándoles esperanza para sus reivindicaciones y ofreciéndoles el apoyo de los habitantes que solo hay entre ellos trabajadores y no agitadores.

PRINCESA FALLECIDA

Anoche falleció, repentinamente, a los sesenta y cuatro años de edad, la duquesa viuda de Guillermo de Mecklenburgo, néa. princesa Alejandra de Prusia.

LA PRINCESA VICTORIA EUGENIA

Ha visitado en la isla de Wight, a las princesas Beatriz y Victoria Eugenia, el marqués de Villalobar, consejero de la embajada española.

DESÓRDENES EN SALÓNICA

Noticias de Salónica afirman que entre un bando numeroso de búlgaros y las tropas turcas de guarnición en Bredostika, se entabó un violento combate, perdiendo en él la vida el jefe de los búlgaros llamado Hia.

LA POLÍTICA NAVAL EN ITALIA

Una carta de Bonia que publica *The Globe* asegura que Italia se propone establecer una nueva base naval en el Adriático, a cuyo fin el ingeniero naval Sr. Maegia ha presentado un proyecto que está pendiente de la aprobación del ministro de Marina.

El puerto destinado como base es Magnanaca que está situado frente al puerto austriaco Pola.

MARINOS ILUSTRES

Madariaga y Aróstegui (D. Juan Ignacio)

Capitán de navío, Mayor general de la Armada

Natural de Axpe (Vizcaya). En 1.º de Septiembre de 1740 le expidió S. M. nombramiento de alférez de navío, en atención a los dilatados servicios que habían prestado a la Corona sus antepasados y por concepto de capaz de desempeñar este empleo por haber antes estudiado dos años de filosofía, tres de leyes y uno de náutica.

El 9 de Noviembre del mismo año tomó el mando de la fragata avis de 14 cañones «Nuestra Señora del Carmen», propia del Consulado de Cádiz, salió del puerto de los Pasajes para el de Cartagena de Indias a llevar pliegos del real servicio en los que se notificaba la salida de Londres de la Armada inglesa de mando del almirante Wern contra dicha plaza y tocando en Santa Marta a donde se vió obligado a arribar, fondeó en Cartagena el 16 de Febrero de 1741, es decir, veinticinco días antes que la Escuadra enemiga, por lo cual tuvieron tiempo los de la plaza con este anticipado aviso para preparar su defensa construyeron de nuevas baterías en Boca Chica y Cerro

de San Lázaro: de suerte que puede atribuirse á tan oportuna nueva y á la diligencia de Madariaga mucha parte de la gloriosa victoria que lograron las armas de Su Majestad en aquella jornada.

Halióse en todas las funciones de aquel largo sitio, primero en los navios que se echaron á pique y después en tierra como teniente de una de las compañías de Marina que formaron con las tripulaciones de los navios naufragados, distinguiéndose en ellos por su valor, aplicación y buena conducta. Continuó en dicha plaza con las compañías de Marina que quedaron en ella para reforzar su guarnición hasta el mes de Noviembre de 1744, que pasó á la Habana destinada á la Escuadra del mando del teniente general D. Andrés Reggio, en cumplimiento de cuya orden embarcó de transporte con los demás oficiales y marineros en la fragata francesa de 20 cañones «La Concepción» á las órdenes del capitán de fragata D. Pedro de Elizagarate el 27 de Noviembre. El 12 de Diciembre sobre el cabo de San Antonio fué atacado por la fragata inglesa «La Rosa», que mandaba el capitán, luego vicealmirante Tomás Francklan que los apresó después de un sangriento combate que duró siete horas, en el que murieron 41 españoles de 162 que eran de tripulación, entre ellos el capitán de fragata don Pedro Manuel Lana, á pesar de lo cual no se rindieron á tan superiores fuerzas hasta que consumieron todas las municiones y se hallaron desarbolado del palo mayor.

En esta acción recibió dos heridas. El expresado capitán inglés que los apresó, eció á los prisioneros españoles muy inhumanamente en Cayo Sol, islote desierto, en medio del canal de Bahama, sin más viveres que un barril de carne y otro de biscocho para 121 individuos, incluso cuatro oficiales de guerra, sin otro recurso que un botecillo de tres remos, que por accidente se dejaron los ingleses olvidado en la playa; y allí todos hubieran perecido sin el arroyo de Madariaga que ofreció ir con dicho bote á la Habana, que distaba 50 leguas, á llevar tan infame noticia y solicitar auxilio, como así lo efectuó tras siete días de continuos riesgos y de importantes trabajos. El general de la Escuadra D. Andrés Reggio le envió á recoger á los moribundos del islote con una balandra y una fragata, en las que felizmente llegaron á la Habana, en la fragata bizarra de la división de la Armada de barlovento el 5 de Enero de 1745, embarcando su dotación en el navio «Invencible», y el 17 de Febrero embarcó para España en uno de los navios de la real compañía Guipuzcoana con pliegos del real servicio, fundeando en la Coruña con la fragata «Santa Bárbara» de dicha compañía el 23 de Abril.

El 22 de Mayo se le confirió el mando de otra fragata nombrada «La Santos» con pliegos del real servicio para la Habana y Veracruz, los que entregó en ambos puntos á los generales de mar y tierra, no obstante los muchos corsarios que lo perseguían, terminando su comisión en Veracruz el 11 de Agosto, y regresando con la contestación de los pliegos que entregó al intendente del Departamento de Cádiz en 16 de Enero, que entró en aquella bahía sin lancha, bote ni cañones, por haberlos echado al agua para huir de dos navios ingleses que le dieron caza, los que sin esta resolución le hubieran apresado infaliblemente, logrando burlarse felizmente de sus fuerzas por el asunto de andar conseguido con el expresado alijo. Y no será ocioso llamar la atención que 13 meses atravesara tres veces el Atlántico entre los riesgos de la guerra, cumpliendo con exactitud todas sus comisiones y mandos, ni tampoco que fué el único oficial que en aquellos tiempos estuvo en tan corto periodo en los puertos de Cartagena de Indias, Vera Cruz, Coruña, Cádiz y tres veces en el de la Habana.

Por Real orden de 1.º de Febrero de 1746 se le concedieron cuatro meses de licencia para Madrid á dependencia propia, y por otra de 11 de Julio se le prorrogó por otros cuatro meses que fué prorrogando sucesivamente hasta el 20 de Noviembre del 47, que pasó destinado á continuar sus servicios al Departamento de Cádiz, concediéndole al mismo tiempo relevo del tiempo de licencia y prórroga, presentándose en su destino el 19 de Diciembre.

El 3 de Marzo de 1748 embarcó en el navio «Brillant» de la escuadra al mando del jefe D. Francisco Liano que dió conyoy hasta Canarias á dos navios de Aragón que mandaba el capitán de navio D. Juan de Egués y de regreso de la comisión desembarcó el 8 de Abril quedando en el Departamento, para prestar sus servicios en los batallones. Ascendió á teniente de fragata el 20 de Noviembre de 1749, obtuvo el de teniente de

navio el 23 de Octubre de 1751, promovido á capitán de fragata el 20 de Septiembre de 1753 y alcanzando el de capitán de navio el 13 de Julio de 1760.

El año de 1750 por el mes de Junio fué despachado por el Rey para ejecutar en Liorna una comisión secreta de singular confianza para cuyo efecto pasó á Madrid, recibió instrucciones en pliego cerrado, se trasladó á Cartagena, embarcó en uno de los buques ligeros de aquel Departamento para trasladarse á su destino. Abiertos los pliegos en la mar é impuesto de las instrucciones de S. M., á su llegada á Liorna ejecutó cuanto en aquellas se le ordenaba y desempeñó tan á satisfacción su encargo, que de vuelta se le cometieron otros también respectivos á Marina que merecieron igual concepto.

El año de 1751 hallándose en Florencia cumpliendo con las referidas comisiones recibió orden del Rey para pasar á Nápoles y de allí á la Calabria á suceder al capitán de navio de la Real armada D. Blas Moreno Zavala en el embarco de maderas de construcción y otros cargos que desempeñaba en aquel reino los cuales quedaron suspenso por muerte de Moreno hasta que llegó Madariaga que los ultimó á satisfacción de ambas Coronas.

En 1752 se le confió nuevamente la remesa de maderas de construcción, cáñamos, tierra purolana, remos, etc., desde el punto de Boluá en el reino de Nápoles á Cartagena de Levante, cuya comisión mereció que en R. O. de 19 de Junio de dicho año expresase S. M. lo satisfecho que se hallaba de su desempeño y que el duque de Losada exagerara su conducta y méritos en cartas fecha 17 de Julio de 1751 y 23 de Enero de 1753 en términos que lo considerara acreedor á un grado por sólo el desempeño de las comisiones de Calabria y Nápoles, en las que terminó á fin de dicho año que le fué conferido el mando del jabeque «Valenciano», que se hallaba en Cartagena en cuyo Departamento se presentó.

En 1753 permaneció en el Departamento de Cartagena haciendo el corso en el Mediterráneo, hasta que, destinado por S. M. para la expedición de arengos de límites con la Corona de Portuga, sin intermisión de tiempo, pasó en el mando y pasó al Departamento de Cádiz.

En Febrero de 1754 embarcó en la fragata de guerra nombrada la «Concepción» (a) «El punto fijo» á las órdenes del jefe de Escuadra D. José de Iturriga, comisario general de la citada real expedición, en la que llegó á Cumaná.

El año de 1755 fué desde Cumaná á La Guaira mandando la referida fragata como capitán de esta clase y comisario de la real expedición, por haber muerto en La Guaira el capitán de navio D. Antonio de Urrutia, desempeñando las comisiones del real servicio que le encargaron en aquella provincia á satisfacción de dicho jefe de Escuadra y del gobernador de Caracas.

CAMILO RIQUERY ZABECSE.

(Concluirá)

La combinación de gobernadores

La Gaceta publica hoy la combinación de gobernadores firmada por S. M. el viernes 23 del corriente.

Comprende las siguientes provincias: Se admite la dimisión á los gobernadores de Lérida, Burgos, Salamanca y Orense.

Se nombra gobernador civil de la provincia de Orense á D. Rufino Bltrán Escolar.

De la provincia de Santander á D. Manuel Novella Galve.

De la provincia de Avila á D. Manuel Gutiérrez de los Ríos.

De la provincia de Lérida á D. Mariano Martínez del Rincón.

De la provincia de Salamanca á D. Alberto Carrando y Oquendo.

De la provincia de Logroño á D. Antonio González López.

Sociedad de Conciertos de Madrid

El segundo concierto de esta sociedad, verificado ayer tarde en el Gran Teatro, puede decirse muy bien, que revistió el carácter de un verdadero acontecimiento artístico.

No obstante lo desahogado de la tarde y lo distante de dicho teatro, acudió un número público atraído por lo sugestivo del programa y por el anuncio de ejecutarse por primera vez una soberbia composición

en cuatro tiempos del maestro director don Ricardo Villa, denominada *Impresiones sinfónicas*.

El triunfo fué completo y el éxito lo tiene desde ayer asegurado la Sociedad; nueva ave Fenix que vuelve al mundo del arte con sus más espléndidas galas.

Hay que hacerse cargo de la inmensa labor que representa en el maestro Villa el dar unidad, expresión y sentido artístico á elementos tan heterogéneos como los que componen esta improvisada orquesta que ya ha empezado á dar elocuentes pruebas de su singular maestría, bajo batuta tan acertada.

Adelante... adelante siempre sin desmayos ni distinguos, que pronto, muy pronto, podrán seguir las gloriosas tradiciones de la antigua Sociedad de Conciertos, y aun superarla, siguiendo el camino trazado por el joven y ardoroso maestro Villa y por los valiosos y antiguos elementos de la constituyen...

Formaba la primera parte del concierto *La apertura en Do de Foroni*, un *Adagio de Bach* primorosamente interpretado y que mereció los honores de la repetición y *El jardín encantado* (Parsifal) de Wagner.

El público aplaudió mucho estas tres obras.

La expectación por la segunda parte del concierto era ya muy grande.

En el primer descanso se hacían comentarios muy favorables por los que habían escuchado en los ensayos la hermosa obra de Villa y todo hacía suponer un verdadero éxito.

Efectivamente, al terminarse el primer tiempo de *Impresiones sinfónicas* (Adagio Allegro non molto) una colosal salva de aplausos atronó la sala por espacio de muchos minutos, pidiendo el público la repetición.

Forman el segundo una verdadera *berceuse* de melodías dulcísimas y sonadoras y algo meridionales, que gustaron muchísimo, siendo aplaudido con entusiasmo, desbordándose este en todas sus manifestaciones de gritos, bravos y palmadas al terminarse el *Scherzo* el cual se hizo bisar, y seguramente se hubiera escuchado muchas veces con gusto, tanto por la brillantez, dulce y ardoroso encanto de la composición, como por la igualdad, precisión y sublime arte con que fué ejecutado.

El cuarto tiempo pone de relieve una vez más el gran talento del autor y su profundo conocimiento musical.

Sin ser más bello que los anteriores tiempos, es más grande su estructura y mayor por lo tanto las dificultades de que está sembrado, por el contrapunto y la fuga en la instrumentación. El final es enérgico y brillante.

La más grande ovación que se ha tributado por nuestro público á los más eminentes maestros, fué la que recibió Ricardo Villa á la terminación de sus hermosas *Impresiones sinfónicas*.

Más de un cuarto de hora duraron los aplausos, y al retirarse el maestro á su camerino, fué felicitado calorosa y sinceramente por los insignes Bratón, Serrano, Cajal, Larregia, Zubiarre y otros y la mayor parte de la crítica de la prensa madrileña. El andante con variaciones de la *Sonata en La de Beethoven*, instrumentado por Monasterio, obtuvo una gran ovación, haciéndose preciso repetirlo.

Una *Gavota de Bach* y la entrada de los dioses en la *Wahlhalla del Oro del Rhin*, de Wagner, pusieron término á uno de los mejores conciertos que hemos escuchado hace muchos años.

Felicitamos á la Sociedad y muy especialmente al maestro Villa por el triunfo conquistado en su segundo concierto, deseándoles igual éxito en los restantes.

JAQUESÁN.

LOS REPUBLICANOS DE BARCELONA

Con motivo de la inauguración del nuevo local de la «Juventud Republicana» han celebrado los republicanos un mitin en el cual se ha visto que aumenta la desunión del partido en Barcelona.

Con gran dureza y expresivas frases atacó el concejal Sr. Marsá las campañas que está realizando *La Publicidad* calificándolas de funestas.

Lerroux en un elocuente discurso manifestó que cree no se debe dejar guiar por los catalanistas toda vez que estos solo obran por egoísmo propio, ni tener en cuenta para nada el amor á la libertad y que su opinión es contraria á todo pacto

con ellos, pues en lugar de ser beneficioso este pacto lo considera altamente perjudicial para todos; terminando por decir que abandonaría la política si viese que la opinión general del partido se inclinaba hacia esta unión.

También Junoy se expresó en términos parecidos, estando de acuerdo en el fondo de la cuestión y asegurando continuar unido á Lerroux mientras este persista en la idea iniciada.

La travesía del Mediterráneo

Ascensión suspendida

El arrojado aeronauta Sr. Fernández Duro, gracias á su intrépido valor, ha logrado salvarse de una muerte cierta.

En el momento de soltar las amarras que sostenían al «Huracán» y cuando este comenzaba á elevarse, se desencadenó un viento tan fuerte, que el globo no hacía más que oscilar sin rumbo fijo, concluyendo por arrojarlo contra una pared cercana.

Ante este inesperado accidente, fué cuando el Sr. Duro mostró una vez más su valentía, pues cogiendo rápidamente la cuerda de la banda de desgarre, imprimió una fuerte sacudida que desalojando de gas el globo, hizo que este descendiese, saliendo así sus tripulantes sanos y salvos.

Como el aerostato no ha sufrido peranco alguno, solo se espera calma el viento para efectuar la suspendida ascensión.

Plaza de Toros

El terrible aguacero de ayer impidió que se celebrase la corrida anunciada.

Si el tiempo abonanza, el jueves los aficionados estarán de enhorabuena, pues el propósito es repetir el mismo programa de la corrida del día de San José, que á todos dejó satisfechos.

La repetición del cartel de Manolote, Bombita III y Gordito no pudo anunciarse para ayer porque los dos primeros tenían comprometida la fecha en otras plazas y como el jueves estarán libres los tres, es casi seguro que los Moreno Santa María los maten los tres citados diestros.

Con este aliciente, la corrida extraordinaria que se proyecta para el jueves será muy bien acogida por la afición taurina.

EL NUEVO ARANCEL

El jefe del Gobierno, hablando con los periodistas ha manifestado que el nuevo arancel se publicará en la Gaceta del día 1.º de Abril, y que el número de partidas es doble que el del Arancel vigente, y que empezará á regir en 1.º de Julio.

Se dará un mes para las reclamaciones y otro para que sean resueltas por la Junta, aunque no eren sean muchas, por haberse procedido de acuerdo entre los representantes de todos los intereses. Tan pronto como pueda ser conocido el arancel en el extranjero, comenzarán los trabajos de negociación de Tratados de comercio.

El *Economista*, por su parte, da interesantes noticias acerca de los dictámenes que sobre derechos dan las potencias en el ministerio de Hacienda, el cual las fijará definitivamente después.

En dichos dictámenes se fijan los siguientes derechos:

Bacalao, 40 pesetas oro los 100 kilos. Cacao, 70 pesetas los 100 kilos para las procedencias españolas y 120 las extranjeras.

Los trigos, 8 pesetas (siempre oro) y las harinas, 14, manteniéndose el margen diferencial de 6 pesetas, si constantemente se alterasen los derechos. Ahora son los mismos en plata.

Maíz, pasan de 4'40 plata á 3 pesetas oro los 100 kilos.

Los productos agrícolas, en general, pagarán en oro lo que representan en plata, al cambio actual, por lo que subirán si sube el cambio y viceversa.

En los abonos es poca la diferencia.

El azúcar, las mismas 85 pesetas; pero en oro.

A la maquinaria agrícola se la deja el máximo de protección, 15 por 100.

Los tejidos de algodón, tupidos, llanos blancos ó teñidos, pagarán en vez de 3'85 plata 1'62 oro. También se hacen rebajas en los paños corrientes.

A los vinos comunes se les señalan 50 pesetas oro el hectolitro.

Los petróleos los mismos derechos; pero en oro y en alza por lo mismo.

Los mármoles pasan de 12 pesetas plata á 8 en oro.

La hulla pagará 2'50 en oro en vez de 2'50 plata. Cok y conglomerados 4 pesetas en lugar de 2'50 plata.

En máquinas eléctricas, una peseta en oro el kilo para motores y dinamos en vez de 0'20 plata.

Los cementos, en vez de 2 pesetas, 5 en oro.

La cal ordinaria, 2 pesetas oro. El hierro en lingote pasa de 20 pesetas á 14 francos la tonelada. El acero en masas, de 5 pesetas plata á 3'25 oro. El hierro en barras y otros comerciales, de 9'50 plata á 6'40 pesetas oro. El ferromachine, de 12 pesetas á 7 francos. Las planchas gruesas, de 10'70 plata, á 7'20 pesetas oro. La hoja de lata, de 20 plata á 14 pesetas oro, y los filetes de 13 á 9 pesetas oro.

TEATROS

PRINCESA

En este teatro se estrenó el sábado por la noche la obra titulada *Benvenuto Cellini*, bibliografía en cuatro actos original del conocido poeta Marquina.

No es suficientemente conocido del público el personaje de esta obra, quizás por eso no tuvo el éxito grandioso que se esperaba, pero aun así y todo, Marquina obtuvo un excelente éxito y el público le hizo salir con mucha complacencia varias veces al final de los dos últimos actos, que son los mejores de la obra, estando muy bien entonada y feliz de conceptos la escena entre Benvenuto y Francisco I, en el tercer acto.

Aplausos incondicionales merece la dirección del teatro, que ha puesto la obra con espléndido decorado, vestuario y atrezzo, habiendo contribuido mucho á esto el duque de Tamames, cediendo varias piezas de plata de la época para mayor propiedad. En cuanto á la representación no podemos decir otro tanto, por lo cual nos abstemos de decir nada, el silencio en esta ocasión se impone.

Merece un punto y aparte el noble empeño del Sr. Echaide que tuvo inspirados acentos de soberbia herida y lo que Josefina Blanco puso á contribución en el disipulo de Benvenuto.

CÓMICO

La bella empresaria y distinguida tiple de este teatro, celebró el sábado su serenata d'onore.

En las cuatro secciones hubo un lleno completo, y en el cuarto de la López Martínez se encontraba una reproducción del jardín más florido que poeta pudo sonar.

También recibió muchos regalos de gran valor.

Nuestra enhorabuena por su beneficio y por las noticias de su próximo enlace.

ESPAÑOL

El próximo sábado 31 del corriente, celebrará en este teatro su beneficio la notable actriz María Guerrero, con el estreno de la obra compuesta con escenas de la vida moderna, en cuatro actos, original de D. Jacinto Benavente.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones:

Presidencia del Consejo de Ministros.—Reales decretos de personal.

Otros resolutorios de competencias de jurisdicción.

Gracia y Justicia. Reales decretos de personal.

Otro aprobatorio de la adjunta Instrucción para la celebración de las subastas que tengan por objeto la contratación de las obras y servicios á cargo de la Dirección de Prisiones.

Otros de indultos.

Rectificación, por errores de copia, á dos decretos de personal publicados en la Gaceta de anteaer.

Hacienda.—Real decreto (reproducido) nombrando delegado de Hacienda en la provincia de Jaén á D. Marcos Zapata.

Gracia y Justicia.—Reales órdenes de personal.

Otra disponiendo que los funcionarios del orden judicial y del Ministerio fiscal nombrados para las plazas de la Audiencia de Barcelona y los juzgados de la misma capital se posesionen de sus cargos el día 9 del próximo Abril.

Marina.—Reales órdenes concediendo Cruz del Mérito naval á los señores que se expresan:

El Motín del DIARIO DE LA MARINA

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

tos.—¿Qué palabra es esta primera, Mr. Rotherham?... ¿Será Wycherly... Eh... Atwood?

—Yo creo que solo dice *En*, aunque ocupa más espacio que el necesario.

—Creo que teneis razon, vicario; despues sigue *el*, que se asemeja á una empalizada... ¿y luego? no será navio, Atwood?

—Perdonadme, Sir Gervasio, pero no es eso; la primera letra es una especie de *n* prolongada; la que sigue es una *o* sin duda alguna; la tercera se parece á las ondulacio-

nes de un río... ¡ah! es *m*, y las tres últimas forman la sílaba *bre*; lo cual hace *nombre*, señores.

—Sí—se apresuró á decir el vicario—y las dos palabras siguientes son, *de Dios*.

—¡Por fin, lo que tenía en la mente! el buen señor, era cosa de religión!—exclamó Sir Gervasio ligeramente despachado á decir verdad.—¿Qué es esto?... *A... m... e, n; Amen*; vamos, es una oración.

—Me parece, Sir Gervasio, que eso es el principio obligado de todo testamento—repuso el secretario que llevaba extendidos algunos á bordo de su navio.—«En el nombre de Dios, Amen»

—Por Jorge, teneis razón, Atwood; ¡se conoce que el pobre enfermo ha tratado de hacernos entender que deseaba disponer de sus bienes! En cuanto á ese *nullus*... no sé verdaderamente lo que quería hacer con él... ¿Será para dejarle alguna manda?

—Sir Gervasio, respondo que esa no es la legítima interpretación—replicó el eclesiástico.—Los asuntos de Sir Wycherly están perfectamente arreglados, y además de las tierras, posee una suma crecida de dinero en rentas del Estado.

—Pues bien, señores; esta noche nada podemos hacer. En la casa tenemos ya un médico, y de la escuadra nos ha de enviar

Bluewater uno ó dos más. Por la mañana, si Sir Wycherly se halla en disposición de hablar, continuaremos nuestra comisión.

Los tres se separaron: el vicario ocupó la cama que le había sido ya preparada, mientras que el vice-almirante y el secretario se retiraban á sus respectivas alcobas.

CAPÍTULO X

Mildred y el almirante Bluewater.

Mientras en la alcoba del enfermo ocurría lo que hemos referido, el almirante Bluewater, Mrs. Dutton y Mildred, se alejaban de la quinta en un coche de la casa. El contra-almirante había insistido con pertinacia en no faltar á su costumbre de regresar á bordo para dormir, y ya hemos visto que ofreció conducir á sus bellas amigas (calificación que aún convenia á Mrs. Dutton) siendo su objeto principal evitar la continuación de la desagradable escena que había presenciado el pundoñoso y respetable marino, y dejar que Dutton se despejase de su estado de embriaguez, antes de reunirse de nuevo con su mujer y su hija. Durante el trayecto no se hizo alusión ninguna á este asunto: los tres hablaron con sen-

timiento (y Mildred con afectuoso cariño además) del pobre Wycherly, y las dos mujeres relataron á Bluewater algunos hechos que probaban la bondad del baronet. Un cuarto de hora despues de haber dejado la quinta, se detuvo el coche á la puerta de la casilla, y los tres se bajaron. Si la amanecida de aquel día había sido vela la por la niebla, la puesta del sol fué nebulosa y acalajada, como se vé frecuentemente en la isla de la Gran Bretaña: en cambio, la noche se veía iluminada por la vaga claridad de la luna. No era ciertamente esa día ficticio que se disfruta en climas de atmósfera más pura; pero el panorama del promontorio y sus accidentes, se ofrecía á la vista rodeado de una suave media tinta, que haciendo aparentes los objetos sin detallarlos del todo, les daba un aspecto mágico.

En primer término, llamaban la atención las sinuosidades recortadas y verdes del terreno, mientras que en el fondo completaban el paisaje los elevados robles del parque, con sus copas frondosas. Por el lado del mar, hasta donde alcanzaba la vista, se reflejaba en el Océano el límpido color del firmamento: pues si en más bajas latitudes puede verse un cielo más puro que el de Inglaterra, no se le puede negar á este país la superioridad que ofrece en el color de la

mar en calma (1). Mientras que la totalidad de estas costas del continente americano están rodeadas por una opaca zona de mar verdosa, el azul fuerte, peculiar del extenso Océano, se dirige á las playas europeas formando el hermoso color que se denomina «ultramarino» y que está más determinado aún en el Mediterráneo, ese mar delicioso. Circunda las costas escarpadas de la península España y Portugal, se extiende por el canal de la Mancha, para perderse, en cierto modo, sobre los escollos del mar del Norte, apareciendo de nuevo en las profundidades que banan las ásperas y legendarias costas de Noruega.

—¡Deliciosa noche!—exclamó Bluewater al tiempo que daba la mano á Mildred para bajar del coche.—¿Quién hay que se vaya á dormir dejando este espectáculo detrás?

—No se trata ahora de dormir por cierto—repuso Mildred con tristeza.—Hay noches que no basta el cansancio para conciliar el sueño; con la inerte lumbre en que estamos acerca del estimable Sir Wycherly, ¿quién habrá que pueda dormir?

—Mucho me complace oiros, Mildred—

(1) El autor hace aquí comparación entre Inglaterra y la parte meridional de los Estados- Unidos, particularmente. (N. del T.)

Gobernación.—Reales órdenes resolutorias de expedientes relativos a la suspensión del alcalde, primero y segundo tenientes, síndico y siete concejales del Ayuntamiento de Banaguabón, y de tres concejales del Ayuntamiento de Villalgorido del Júcar.

Otra autorizando provisionalmente al Subsecretario de este Ministerio para el despacho y firma con carácter de Real orden de los asuntos encomendados a la Dirección de Correos, Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden nombrando Maestro auxiliar interino de la Escuela práctica de niños, agregada a la Normal de Valencia, a D. Salvador Alfaro y Juan.

LA ESCUADRA EN CANARIAS

Esta mañana a las ocho y cuarenta se hallaba a la vista de Tenerife la escuadra de instrucción, y según las noticias recibidas de Canarias, al mediodía probablemente habrá hecho su entrada en la capital del Archipiélago S. M. Rey.

EL REY EN TENERIFE

Las primeras noticias llegadas a Madrid dando cuenta del feliz arribo de S. M. a las islas Canarias han sido recibidas en el regío Alcázar por un telegrama que la Infanta doña María Teresa puso en Tenerife a las once y treinta y cinco de la mañana.

En dicho telegrama comunica S. A. que el viaje ha sido felicísimo y que la población tinerifeña había recibido a S. M. con grande entusiasmo.

Informes posteriores de carácter particular agregan que el momento de entrar en el puerto de la Santa Cruz de Tenerife el «Alfonso XIII» escoltado por los buques de la escuadra, fué verdaderamente grandioso, lo mismo que el acto de desembarcar S. M. y entrar en la población entre las aclamaciones y los aplausos de un inmenso gentío.

LAPOLICIA DE BARCELONA Y DE LAS FRONTERAS

El real decreto que establece la nueva organización de la policía de Barcelona y Gerona y crea este servicio en las fronteras aparecerá mañana en la Gaceta.

En él se dispone que la policía de vigilancia en las provincias de Barcelona y Gerona y frontera francesa se encomiende a un jefe con el carácter de Inspector general dotado con el haber de 10.000 pesetas.

Un secretario con 6.000.

Tres inspectores de segunda con 2.500 pesetas.

Tres aspirantes con 1.250 pesetas; y dos ordenanzas con 1.000 pesetas.

La policía de seguridad de Barcelona estará a cargo del referido jefe.

Se crean en Barcelona 10 secciones de distrito inmediatamente dependientes de la Inspección general cada una de las cuales se compondrá de:

Un Inspector Jefe con 5.000 pesetas.

Un Secretario con 3.000 pesetas.

Un Inspector de 1.ª con 3.000 pesetas.

Uno de 2.ª con 2.500 pesetas.

Dos de 3.ª con 2.000 pesetas.

20 de cuarta con 1.500; y

Dos aspirantes con 1.250 pesetas.

El personal de vigilancia de la provincia de Gerona lo constituirán:

Un inspector de primera con 3.000 pesetas.

Dos de tercera con 2.000.

10 agentes de segunda con 1.000 pesetas; destinados a prestar servicios en la capital y en la provincia.

El servicio en la frontera y poblaciones del litoral se confiará a un inspector jefe que residirá en Portbou. El y el personal a sus órdenes serán distribuidos a propuesta del inspector general en los puntos de la frontera donde lo exijan las necesidades del servicio.

En Irún y en la frontera de Guipúzcoa y Navarra se prestará el servicio en la misma forma, y lo propio sucederá con el personal de vigilancia en el campo de Gibraltar.

En el Gobierno civil de Madrid se estableció una sección especial de investigación.

Todo el personal de vigilancia será nombrado por el Ministerio de la Gobernación, con sujeción a lo establecido en este decreto.

Para la provisión de las vacantes y cesantías será preciso el informe de una Junta que se constituirá en Barcelona presidida por el gobernador, y de la cual forman parte el presidente de la Diputación y un funcionario de Gracia y Justicia y otro de Guerra residentes en aquella capital.

Constitúyese además otra Junta denominada «Comité de policía de Barcelona», de la que formará parte la Junta antes citada y el alcalde y el presidente de la Cámara de Comercio, con funciones consultivas e informativas respecto del servicio.

Serán preferidos para la provisión de los cargos de referencia, los que hubiesen tenido o prestado servicios en Cataluña.

El nombramiento de Inspector general recaerá precisamente en quien reúna alguna de estas circunstancias:

Ex-gobernador civil, coronel ó teniente coronel en activo, fiscal ó teniente fiscal, magistrado ó juez de término y jefe de administración ó de negociado de primera, que figuren en el escalafón de Gobernación.

Análogas condiciones, aunque en categoría inferior, se exigen para la provisión de los cargos de secretarios ó inspectores de la nueva policía, siempre que la Junta antes citada considere aptos a los aspirantes.

La separación de todo el personal podrá acordarla el ministro de la Gobernación, por causa justificada ó por conveniencias del servicio, pero siempre previo informe del Gobierno civil de Barcelona y de la Junta.

El inspector general no podrá tener más de sesenta y dos años de edad para ser nombrado y los demás habrán de tener más de treinta años y menos de cincuenta y cinco, debiendo cesar a los sesenta años.

Para hacer más eficaz la acción de los inspectores jefes de las secciones de Barcelona y para establecer un contacto con el vecindario se crea en cada distrito una comisión de vecinos que constará a lo menos de dos por cada barrio.

Se crea en Barcelona una escuela de policía análoga a la creada recientemente en esta Corte.

También se publicará mañana probablemente, el decreto nombrando inspector general de la nueva policía al coronel de la Guardia civil Sr. Brasa, que manda el tercio de Valladolid.

EL AUTO-RAYO

Con un poco más que los fabricantes de automóviles perfeccionen sus ya portentosas máquinas y aumenten la velocidad aca barán por volar. Hoy es ya tal la ligereza con que las ruedas se deslizan por el terreno sin tiempo para posarse sobre él ni casi para tocarlo, y tal la rapidez, que el menor obstáculo responde el proyectil automóvil dando de una a tres vueltas en el aire. Esta terminación de muchas carreras parece ser ya reglamentaria y admitida como resultado muy natural; no sólo lo hemos visto repetirse recientemente aquí y en Europa, sino que por no ser menos uno de los automóviles disparado entre la Habana y San Cristóbal dió también su voltereta y fué a caer bufando en una zanja.

Antes, cuando corrían treinta ó cuarenta millas por hora, al chocar con una piedra, una cerca ó el pretil de un puente se desmenuaban y quedaban a pedruzcos en el sitio. Ahora se empujan en seguir adelante, ejecutan arriesgados y vistosos volatinas y si el obstáculo es impenetrable é insalvable, como una pared de cal y canto ó un árbol anoso, el automóvil se aplasta contra él y toma la forma de parche. Es decir, lo mismo que hace una bala al pegar de lleno contra el hierro ó el granito.

Pero ya ésta no es tampoco la última palabra en la historia del automóvil. Lo que acabamos de decir sucedía (hay que hablar en pretérito) cuando las dichosas maquinillas, dejando atrás a las rápidas locomotoras iban bramando por esas pistas a razón de sesenta a setenta millas por hora. Pero a Dios gracias ya vamos mejorando a esas tortugas en tercio y quinto.

Allá en Ormond, en el estado de Florida, se ha presentado un Sr. Mariott con un automóvil de solo 54 caballos de fuerza y del sistema llamado «Stanley Steamer». No se dice si el moderno Pegaso tiene alas, pero sí que ha corrido una milla en 23.1-5 segundos, ó a razón de 127.66 millas por hora. No hay para que decir que tan mala velocidad no es sola la mayor alcanzada hasta ahora por un automóvil, sino también la mayor que ha obtenido un vehículo de cualquierplaso que sea y guiado por un ser humano, desde que el mundo es mundo.

Esta nueva prueba deja atrás para siempre a los ferrocarriles. Los trenes más rápidos son los norteamericanos y entre ellos ninguno ha vencido ni igualado al de la compañía de Filadelfia y Reading que en Julio de 1904 fué de Egg Harbor a Brigantine Junction, trayecto de 48 millas, en dos minutos y 30 segundos, ó sean 115.20 mi las por hora. Doce millas menos que el automóvil de Ormond. Un periódico caloula que con éste podría recorrer Mr. Mariott tres manzanas reglamentarias de la ciudad de Nueva York antes de que el sonido de un cañonazo disparado a la salida del automóvil llegase a oídos de los espectadores colocados a una milla del punto de partida.

Y pensando nosotros en los malaventurados a quienes Mr. Mariott encontrase en su camino, preguntamos de qué les valía tratar de huir y hacer quiebras y hurtar el cuerpo para escapar a semejante cañonazo. Si este automóvil tuviera de proyectil la forma y el tamaño como tiene los ímpetus, antes de que el infeliz pudiera levantar un pie ya le habría entrado el «Stanley Steamer» por el esternón y salídale por el espinazo.

A la derrota de los ferrocarriles se une la de los más veloces caballos de carrera conocidos hasta el día. «Por fin, dice un periódico, tenemos algo que pueda llamarse verdaderamente rapidez (real speed). Ya que los caballos no han podido, tras años de esfuerzos, llegar a correr una milla por minuto, contamos con una máquina que vuela más de dos millas por minuto. Felicitémonos».

Lo que es por nosotros, felicitense ustedes cuando gusten... Y entre tanto pueden ir preparando los restos de los automovilistas del porvenir. Lo de «restos» es algo hiperbólico, desde luego. De los suicidas que se metan en esos rayos con ruedas y pasen a razón de 23 segundos por milla, no quedarán, en caso de accidente, más restos que alguno que otro botón y un par de tacones.

Información política

El Sr. Moret, enfermo

El Presidente del Consejo se ha visto obligado a permanecer todo el día en su domicilio a consecuencia de un fuerte catarro que padece.

Maniobras suspendidas

Las maniobras militares que habían comenzado a efectuarse en Cataluña han sido suspendidas hasta que tome el mando de aquel cuerpo de Ejército el general Linares.

El general Auñón

El capitán general del Departamento de Cartagena Sr. Marqués de Pílares, saldrá para su destino el viernes próximo.

La agitación carlista

El subsecretario del ministerio de la Gobernación celebró esta mañana una conferencia telefónica con el gobernador de Barcelona.

Esta autoridad, rectificando las noticias que aquí han circulado negando la agitación carlista, manifestó al Sr. Requejo que en una casa del barrio de Gracia que desde hace días venía siendo vigilada por la policía, por sospechosa, se efectuó ayer un registro que dió por resultado el hallazgo de varios fusiles y municiones y de un uniforme de coronel carlista. Además se incautó la policía de algunos documentos y efectos que comprobaban la existencia de una conspiración carlista.

Ha sido detenido el supuesto coronel carlista y en su domicilio se disponía a efectuar un registro la policía en el momento en que comunicaba estas noticias el gobernador de Barcelona.

Los petardos

También ha confirmado el Sr. Duque de Bivona la noticia de haber hecho explosión dos petardos en las inmediaciones de una fábrica de San Vicente de Castellet.

Sin embargo, hace constar el gobernador que este atentado no es obra de los anarquistas, sino el móvil de una venganza personal contra los dueños de la fábrica.

Vientos de bonanza

Va haciéndose la calma en los círculos políticos y a medida que esto ocurre obsérvase que son menos insistentes los rumores que anuncian la crisis.

La impresión que esta tarde hemos podido recoger hablando con significados personajes políticos es que la crisis que se anuncia para cuando regrese el Rey no tiene el menor fundamento serio y que únicamente podrá pensarse en que el gabinete sufra alguna modificación, que eso tampoco es muy seguro, allá para el mes de Junio después del casamiento de S. M. el Rey.

NUEVA EXPLORACIÓN

Presentado oficialmente por el ministro de Dinamarca al presidente de los Estados Unidos Mr. Roosevelt, el capitán E. J. Mi-

kkelsen, de la marina danesa, participó al Jefe de los Estados Unidos su propósito de partir dentro de corto tiempo en viaje de exploración, con la esperanza de descubrir el gran continente que se supone existe dentro de los límites del círculo Ártico.

Sir Clement Robert Markham, presidente de la Real Sociedad Geográfica de Londres y la duquesa de Bedford, son los principales contribuyentes al fondo de gastos que ocasiona la expedición, que se organiza bajo los auspicios de la citada Sociedad y de una de las ricas empresas periodísticas de los Estados Unidos.

NOTICIAS

Ayer domingo falleció en esta corte nuestro querido y particular amigo el general de Artillería D. Adolfo Carrasco y Sayz.

Era el finado hombre de gran inteligencia é instrucción, como lo prueba el haber sido miembro de varias academias, entre ellas la de la Historia y la de Buenas Letras de Sevilla y director del Memorial de Artillería.

Poseía la cruz de Isabel la Católica, Carlos III y otras varias.

Descanse en paz y reciba su atribulada familia nuestro más sentido pésame.

La Asociación Náutica Española

La «Asociación Náutica Española» sita en Barcelona, ha trasladado su domicilio social a la Rambla de Santa Mónica, núm. 11, pral., lo que ponemos en conocimiento de sus numerosos asociados.

En la Moncloa se celebró ayer tarde otro de los almuerzos con que el presidente del Congreso obsequia a las personas distinguidas en la Ciencia, en la Literatura y en el Arte.

A la íntima fiesta de ayer concurren los Sres. Cossío, Buylla, Posada, Uña, Tabernillas, Beltrán y Rózpide, Pingarrón, Pons, Zancada, Otamendi, Francos Rodríguez, Roure, Bueno, Ruiz Guerrero, Mataix, Morote, Sain Aubin (Alejandro), Sain Aubin (Julio), Jerique y Roca.

En la anterior semana han ingresado en la Caja de ahorros pesetas 130.567 por 1.538 imposiciones, de las cuales son nuevas 206, y se han satisfecho por capital é intereses pesetas 186.211, á solicitud de 502 imponentes 505 de ellos por saldo.

En el próximo mes de Abril comenzará a publicarse un periódico independiente, destinado á defender el proyecto de ley sobre colonias penitenciarias, presentado en el Senado por el ministro de Gracia y Justicia y todo lo que tienda á mejorar nuestro sistema penitenciario.

Dirigirá la nueva publicación D. Jerónimo Jerez.

En la vacante producida por la muerte del ilustre general Gómez Artoche, ha sido elegido por unanimidad académico de la Historia el sabio catedrático de la Universidad Central don Rafael Ureña y Suseñand, autor de eruditísimos libros sobre la monarquía visigoda.

Los notables artículos que sobre los cambios ha publicado en El Liberal D. Antonio Sacristán, han sido reunidos en un folleto cuidadosamente editado.

Este trabajo honra al Sr. Sacristán, que ha demostrado grandísima competencia en tan difícil asunto.

Anteojos roca precisión

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

Funciones para mañana

ESPAÑOL.—A las nueve.—Mariana. COMEDIA.—A las nueve.—La retreta. PRINCESA.—A las nueve.—Benvenuto Cellini. APOLO.—A las 8 y 1/2.—El puñao de rosas.—La verbena de la Paloma.—María Luisa.—Los chorros del oro y ¿Cómo está la sociedad!

ZARZUELA.—A las 8 y 1/2.—La czarina.—La casa de la Juerga.—Los chicos de la escuela y Mr. Alexandre.—La cabarrera y los Corbetta. ELAVALA.—A las 8 y 1/2.—Jarabe de pisco.—Los contrahechos.—El vals de las sombras.—El Rocineta. COMICO.—A las 8 y 1/2.—El rey del valor.—El arte de ser bonita.—La gatita blanca.—La taza de té.

GRAN CINEMATOGRAFO. (Calle del Pez, 7, solar) —En toda la cuaremas se exhibe la grandiosa película, titulada «Nacimiento» Vida, Pasión y Muerte de Nuestro Señor Jesucristo. Al final de cada sección el genial artista Mr. Marthen y su festejada familia mecánica del incomparable «Bob», que hace pasar muy buenos ratos á las distinguidas familias que concurren diariamente á este espectáculo.

PALACIO DE PROYECCIONES (Fuencarral) 125) Todos los días de 5 á 11. Siempre las mayores novedades, dos series distintas, cambios todas las semanas. El trío Alpino, los días festivos desde las tres.

CINEMATOGRAFO INTERNACIONAL. Encarnación, 16, entre Mesón de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematógrafos de Europa.—Historia de naufrago.—Los apaches de París y en todas las secciones el Fréglol español.

CINEMATOGRAFO LA LATINA. —(Toledo, esquina á Cebada)—Grandes novedades en películas: Los encantos del oro, en colores, única en España y de gran espectáculo; En las regiones polares; Que viene mi marido; Un drama en el expreso, etc. etc.

CINEMATOGRAFO DE ROSALES (esquina á la calle del Rey Francisco).—Gran variedad de películas.—La muñeca eléctrica.—El bazar de juguetes mecánicos, ma duende.

ROMEA.—Todas las noches. Gran éxito de espectáculo nuevo en Madrid. La troupe africana, con sus danzas tunecinas, argelinas y kabílas, presentando con absoluta propiedad, Carmen Díaz y las obras La cachunda, Bocas de la- isla El conejo automático.

BOLSA DE MADRID

Table with financial data including interest rates, bond prices, and exchange rates. Columns include '4 o/o perpetuo interior contado', 'DÍA 24', 'DÍA 29', and various series of bonds and values.

GENERADORES BELLEVILLE

APLICACIONES REALIZADAS EN BUQUES DE ALTO BORDO

COMPRENDIENDO las instalaciones en construcción ó en montaje

Table listing ship names and horsepower: MARINA Militar Francesa (476,610), Real Inglesa (966,300), Imperial Rusa (377,400), Imperial Japonesa (122,700), Imperial Austriaca (56,700), Real Italiana (70,500), Militar Chilena (31,900), Militar Argentina (13,000), Real Española (11,000), Compañía de las Mensajerías Marítimas (87,600), Compañías de los Caminos de Hierro del Oeste (18,500), Compañía General Transatlántica (1,500).

Total de aplicaciones realizadas, 2.253,710 caballos.

S. te. A. me des Etablissements Delaunay Belleville

Capital, SIX millones de francos

Calleres y Astilleros del «Exuitage», Saint-Denis (Seine) Francia

Dirección telegráfica BELLEVILLE Saint-Denis-sur Seine

Agente comercial en España Sr. D. Emmanuel Ges, Paseo de Colón, núm. 17.

BARCELONA

ENVIO FRANCO DE INFORMES GENERALES.—ESTUDIO GRATUITO DE PROYECTOS Y PRESUPUESTOS

Compañía Trasatlántica

Línea de Filipinas

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 3 Enero, 7 Febrero, 11 Marzo, 15 Abril, 19 Mayo, 23 Junio, 27 Julio, 31 Agosto, 4 Septiembre, 8 Octubre, 12 Noviembre, 16 Diciembre; directamente para Génova, Por Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes ó sean: 23 Enero, 20 Febrero, 20 Marzo, 17 Abril, 15 Mayo, 12 Junio, 10 Julio, 7 Agosto, 4 Septiembre, 2 y 30 Octubre, 27 Noviembre y 25 Diciembre, haciendo las mismas escalas que a la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo, para y de los puertos de la Costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Cuba Méjico

Servicio mensual a Habana y Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21, directamente para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16, de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de las líneas de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba, é Isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba Méjico

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Combinaciones con distintos puertos de los Estados Unidos y atarques de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea 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, Colon, de donde se en los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, 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. Comunicación 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, Carúpano, Curo y Umaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Buenos Aires

Servicio mensual saliendo de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19, y de Cádiz el 22, directamente para Tanger, 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 el día 1.º haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Poo

Servicio bi-mensual, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escalas en las Palmas y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea. Regresa de Fernando Poo el 26 de Febrero y así sucesivamente cada dos meses, haciendo las mismas escalas que a la ida para Cádiz y Barcelona.

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 expiden pasajes para todos los puertos de mar, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

COMPañÍA 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 Gerencial—Montalbán, 3, Madrid.

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

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, 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, SASTRERIA

ACABA DE PUBLICARSE

y á todos es interesante.

MADRID

Parte Oficial
Guía Española. Real Consejo de Ministros, pos Colegiales: de. Congreso de los D. dos. Cuerpo diplom. Español. Extranjero. sejo de Estado. Tribuna. Cuentas del Reino. Ministros: de Estado, de Fomento, de la Gobernación, de Gracia y Justicia, de la Guerra, de Hacienda, de Instrucción Pública y Bellas Artes, de Marina. Gobierno civil.

MADRID

Vigésimasegunda edición, 1906.

GUÍA COMERCIAL DE MADRID Y SU PROVINCIA

PUBLICADA CON DATOS DEL ANUARIO DEL COMERCIO (BAILLY-BALLIERE)

CONTIENE

PRECIO
En Madrid, 5 ptas. - En provincias, 5,25.
De venta en la Casa editorial de BAILLY-BALLIERE & HIJOS, Plaza de Sta. Ana, 10, en todas las Librerías y Tiendas de objetos de escritorio.

Parte descriptiva
Señas de sus habitantes, por orden alfabético de apellidos, Profesionales, Comercio e Industrias. Lista general de señas de los habitantes de Madrid, clasificada por orden alfabético de calles y por números de casas.
Provincia de Madrid.
También contiene todos los pueblos de la provincia de Madrid, con la indicación del número de habitantes en cada uno, distancias á la cabeza de partido, estación del ferrocarril, estaciones de telégrafos, carreteras, así como NOMBRE y APELLIDOS de TODOS los HABITANTES, con indicación de las profesiones, comercio é industria que ejercen.

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 28 de ancho.
Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.
Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.
Tranvías aéreos.
Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.
Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.
Instalación de lavaderos.
Construcciones metálicas, como fuektes, armaduras, etc

FUNDICIÓN 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 á tarifa, que se manda á quien la pide.
Se invita á los autores y editores á 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.

Estrada y Agacino.—«La telegrafía sin hilos», segunda edición. Lleva un nuevo capítulo con lo referente á los últimos adelantos de los sistemas alemanes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras é instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905.
500 páginas de texto y 200 grabados, ocho pesetas.

Rodríguez Martín (Manuel).—«Mares territoriales» Estudio de derecho internacional referente á 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 á 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 COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA 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 á flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

Vda é Hijos de J. Barreras, INGENIEROS

VIGO

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 Plenty & Son Ltd. Newbury.

MÁS DE OIENTO VEINTIOINCO VAPORES TRARAJAN EN ESPAÑA ACTUALMENTE CON MAQUINARIA DE ESTA CASA

ASTILLEROS

TALLERES MECANICOS 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 á los mas 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, Silvela, etc.

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

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.
» Conde de Bernar.
» Conde de Canilleres.
Ilmo. » Barón de Vilagayá.
Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

OBRAS PUBLICADAS Y EN PREPARACION

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

PRECIO: UNA PESETA

PIDANSE 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
Semes re.....	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 30 céntimos, noticias una peseta.