

Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.616

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Lunes 18 de Junio de 1906

CALLE DE BARBIERI, NÚM. 8.

Segunda edición

PLEITO FALLADO

Está ya completamente pasado por tamiz el tema de la disolución de Cortes, y aun cuando no está publicado el decreto, ni se sabe cuándo aparecerá en el periódico oficial, nadie duda de que existe, aun cuando ni siquiera haya sido extendido.

Tales y tan aplastantes son las razones de su existencia, que la luz se ha hecho, se han disipado las sombras y han quedado destruidos todos los sofismas, y el tema de la disolución se ha tratado con tal altura, que ya la disolución de Cortes es pleito fallado en el tribunal inapelable de la opinión.

Las Cortes actuales mueren, como antes de ahora hemos dicho, no porque las mate nadie, sino porque no tienen condiciones de vida; y si en vez de ser el Sr. Moret el jefe del Gobierno liberal, lo fuese dentro de ese matiz cualquiera de los otros prohombres de la situación, tendría también que disolverse.

No ya el poder ejecutivo, todas las iniciativas, todo el sistema, todo el engranaje constitucional quedaría á merced y arbitrio de un contubernio, ó si se quiere de un cacicazgo político y parlamentario si las Cortes actuales subsistiesen, porque entonces prevalecerían sobre la suprema razón de Estado, y sobre la salud de la patria los exclusivismos de partido.

Y estarían constantemente secuestradas la voluntad nacional, la libertad, la corona y la patria, vasallaje incomprensible que habría sumido á la Nación española en la abyección más lamentable.

Es verdaderamente providencial que haya podido despejarse de manera tan rápida y eficaz la densa atmósfera en que vivía el partido liberal, y consideramos tan importante y trascendental el triunfo del Sr. Moret, que no vacilamos en declarar que de él dependerá en lo sucesivo la independencia de los poderes públicos, que por injustificadas é inverosímiles complacencias habían quedado prisioneros en las redes del contubernio ó cacicazgo, á que mas arriba se alude.

Aquí se habían puesto ya las cosas públicas de tal modo, que ni los partidos, ni los Gobiernos, ni la opinión, ni la corona, ni el pueblo podían moverse sin el previo permiso de esa especie de trust, mafiosa, cautelosa, capciosamente fraguado.

La clarividencia del jefe de Gobierno, su tenaz energía, su voluntad firme, ayudada de un patriotismo acendrado, han sido la ocasión y el motivo de ese triunfo señalado del espíritu genuinamente liberal sobre los pactos del exclusivismo reaccionario.

Más adelante, cuando la semilla sembrada ahora por el Sr. Moret arraigue, fructifique y florezca será cuando podrá apreciarse el meritorio servicio que á la patria, á la libertad y á la monarquía presta el ilustre Presidente del Consejo de Ministros al disolver las actuales Cortes.

Aun cuando quedasen sin hacer las reformas prometidas, aunque hubiese que planear de nuevo los grandes problemas democráticos, el servicio prestado por el Sr. Moret sería grande y extraordinario, porque es preciso conocer bien las dificultades de su obra rectora, para poder comprender bien su importancia y su fuerza.

MARINA MIXTA

Los cruceros auxiliares de guerra.

Como las naciones marítimas prevén que no basta con el considerable número de cruceros que cada una posee para proteger á los mercaderes propios y apresar á los enemigos, en caso de guerra, han recurrido á la marina mercante en busca de refuerzos.

Estos solo pueden utilizarse, como queda indicado, en caso de guerra, pero mientras tanto en tiempo de paz determinan la concesión de subvenciones á las compañías navieras que poseen barcos de condiciones determinadas.

La principal, entre éstas, es que la velocidad no sea inferior á una que se fija previamente, y que por regla general es muy considerable; y al mismo tiempo surte la obligación por parte de las compañías navieras que reciben ese auxilio, de poner sus barcos, en caso de guerra, á disposición del Gobierno.

Gracias á este sistema se logra tener núcleos de barcos cuya velocidad sería ruinosa para las Compañías en tiempo de paz, y eso es lo que principalmente justifica la subvención.

Es tanto lo que aumenta el gasto de combustible por aumento de la velocidad, que no quedaría compensado en los barcos de 21 y 22 millas, ni aun con la carga y el numeroso pasaje de las líneas más concurridas del mundo, que son los únicos que los emplean.

Todos esos barcos ofrecen, sin embargo, un inconveniente, y es el de no llevar sus máquinas de bajo de la flotación, como ocurre en los de guerra, y como es consiguiente, carecen también de la cubierta blindada que defiende á los buques militares contra los cascos de los proyectiles.

Á cambio de esa desventaja, sus máquinas son

más sólidas que las de los barcos de guerra, por no estar construidos bajo el pis forzado de tenerlos que meter bajo la flotación, y por consiguiente, esos barcos mercantes utilizados como de guerra, pueden navegar con mayor facilidad que los militares á su máxima velocidad.

En España no podría utilizarse este sistema porque no tenemos barcos mercantes que puedan sostener gallardamente velocidades superiores á 18 millas y no lo hay porque no hay pasaje suficiente para pagar bien esas velocidades como ocurre en Alemania, en Inglaterra, en Italia y en Francia de modo que ni pagando ni sin pagar fuertes subvenciones, se pueden tener buenos cruceros auxiliares de guerra. — X

La riqueza oculta

Cuanto se ha dicho en discursos, folletos y periódicos respecto á la ocultación de riqueza es pávido ante la realidad, y ahora es cuando se empiezan á conocer las iniquidades y abusos que en materia de tributación se cometen y que por espíritu de justicia es menester que desaparezcan.

De los trabajos que se están practicando para hacer el catastro y organizar los registros fiscales resulta que en diez provincias en estudio hay ocultación de riqueza en proporciones desconcertadas que oscilan entre el 21,82 por 100 y el 52,47.

Conocida esa proporción asusta considerar el sacrificio enorme que las guerras coloniales y la mala administración, han impuesto á los contribuyentes de buena fe que con razón clamaban porque cesase un estado perturbador para el país y tan abrumador para la riqueza pública.

Pero si los resultados son tan tristes apreciados por provincias, son todavía más deplorables considerándolos entre pueblos de una misma provincia, en alguna de las cuales se llega á detalles de ocultación que espantan.

En esa nueva investigación se encuentran junto á pueblos que pagan á razón del 5 por 100 de riqueza, otros que lo verifican á razón del 75 por 100, por donde se ve que unos son sacrificados por otros.

Por fortuna entramos en tiempos de orden y método económico y es de esperar que el catastro y los registros fiscales destruyan esas aberraciones tributarias á cuya sombra viven interese bastardos en perjuicio de los legítimos.

Hay muchos que pagan menos de lo que les corresponde, y consiguen así muchos también que pagan más de lo que legalmente puede exigírseles, y no obstante esas igualdades irritantes, el país mejora visiblemente.

Si eso es ahora, con todos los abusos y errores antiguos ¿qué no ocurrirá cuando cada cual tribute por lo que realmente tiene? La riqueza aumentará; la prosperidad crecerá y España podrá reconstituirse sólida y perdurablemente.

Todo el desbarajuste en la riqueza oculta proviene de que todavía están en vigor las cartillas evaluativas y los amilaramientos de 1860. Es decir que la España de 1906 se rige por procedimientos económicos de hace cuarenta y seis años como si en ese tiempo no hubiese pasado nada ni se hubiesen operado modificaciones, cambios, alteraciones radicales y profundas en la propiedad.

La pesca con dinamita

Los abusos que se vienen cometiendo por algunos pescadores en nuestras costas empleando para la pesca la dinamita, son de los que hay que perseguir y castigar con mano dura, puesto que ese procedimiento tiende, por la destrucción que produce, á hacer desaparecer las especies ictiológicas en las aguas donde se utiliza.

Así ha ocurrido en las costas de la Bretaña francesa, antes tan ricas por sus industrias pesqueras y donde en este concepto hoy reina la mayor miseria.

La dinamita para pescar se ha venido empleando con frecuencia en el Norte y Noroeste de España, causando gran alarma en aquellas costas, y ahora principia á extenderse el sistema por las costas de Levante, siendo verdaderamente escandalosa la manera con que se está haciendo en el mar Menor.

Las quejas de los pescadores con arte licito con este motivo son muchas y justísimas; y el ministro de Marina está resuelto á perseguir y castigar con dureza á los contraventores de los reglamentos de la pesca, aunque para ello se tropieza con grandes dificultades, pues la pesca con dinamita se hace en pequeños y rápidos botes, que escapan y se ocultan con facilidad, eludiendo fácilmente la persecución; y aunque son muchos los que se quejan por los perjuicios que les irroga, nadie denuncia á los culpables á pesar de conocerlos, vicio nacional del que resulta la ineficacia, entre nosotros, de la sanción penal y de la acción de los tribunales en la persecución de los delitos.

Al de pescar con dinamita debía aplicarse la ley de 9 de Septiembre de 1893 como cometido con explosivos, por el daño tan grande que produce y porque efectivamente con explosivos se comete.

Y en las costas debiera hacerse comprender á todos la necesidad de denunciar á quienes los cometen y hasta ofrecer premios pecuniarios á los denunciantes, único medio de concluir con esa plaga de malhechores que amenaza concluir con nuestra riqueza pesquera, sumiendo en la miseria al crecido personal que de ella vive.

Movimientos fuera de Douvres. — Seis torpederos y cuatro cruceros de la Escuadra roja, pasaron el día 15 á toda velocidad á la

ANHELOS Congrios literarios

Con motivo de la vacante de académico de la Española de la Lengua que ha producido el fallecimiento, ó sea la muerte de un inmortal, dispuésante varios congresos literarios el honor de meter la cabeza en la docta corporación encargada de dar lustre al idioma patrio.

No es momento el actual de sacar á colación los procedimientos que algunos de los actuales ocupantes de las sillas académicas emplean para esa faena de charolar el idioma, que en sus manos pecaadoras parece propiamente una bota de becerro mate, refractaria al betún y al cepillo. Pero el hecho es que hay una vacante de inmortal y que los genios consumados se la disputan con encarnizamiento, ni más ni menos que si se tratase, entre una pléyade de ratones, de atrapar un regular trozo de sabroso queso.

Con motivo de esa lucha edificante dice un sesudo diario: «Para ser acaadémico de la Lengua, lo que hace falta es conocer el idioma y saber escribir. / Pesce/ dirán para su capote los congresos literarios al enterarse: por ahí se nos cierra una puerta».

No deben, sin embargo, apurarse los tales. Si una puerta se cierra, co no dice el vulgo, ciento se abren, y si ahora, un espíritu valiente trata de darle con la puerta académica en las narices, ¿quién sabe si mañana se las abrirán de par en par en cuanto demuestren menos ardor en colarse de rondón en el corral de la inmortalidad?

Los congresos literarios pueden mucho y como ellos se empeñen, suyo será el templo de la inmortalidad, como lo es ya el teatro, la prensa, el arte y demás manifestaciones del intelecto, vamos al decir.

Precisamente en España lo difícil es escapar al peligro de ser tenido por intelectual, y á título de tales han escalado la poltrona, no académica, sino ministerial más de cuatro campanudos estilistas, cuyos preámbulos gacetables tumbaron de espaldas al mismísimo Coloso de Rodas.

La suprema distinción consiste hoy en salirse de lo vulgar, y para ello es indispensable no figurar en él las listas del compadrazgo fraguadas para monopolizar los exclusivismos oficiales. — si para ser verdaderamente notable es preciso no tener ninguna cruz, ni ser socio del Ateneo, ni correo rotatorio, ni diputado, ni senador, ni por de contado académico.

Del propio modo que para ser alcalde en cualquier villorrio de más ó menos fuste hemos convenido todos en que basta con no saber leer ni escribir, ahora, para ser académico de la Lengua según el diario susodicho, hace falta... todo lo contrario.

¡Ahí es nadar! ¡Conocer el idioma! ¡Saber escribir! Pero ¿en qué país vivimos? Vivimos ¡oh lector curioso! en el país de los viceversas, aquí en que todo anda manga por hombro, desde los servicios públicos hasta el idioma nacional.

Por eso, en la tauromaquia sobresalen los matletas, y en el teatro los currinches y en la prensa los erullos á la violeta y en la política los congresos, percobes, besugos y demás especialistas que cultivan la notoriedad á costa de los tontos y viviendo maravillosamente entre dos aguas.

Y lo más maravilloso de todo es que haya en España quien aspire á sentarse en un sillón inmortal, vamos al decir, cuando quienes los ocupan, salvo honrosas y muy contadas excepciones, son intelectuales de esos que escriben dictando, y dictan mirándose al espejo, sacando muchos los puños de la camisa y escupiendo por el colmillito.

Abel Imart. La protección á la Marina MERCANTE

El general Concas ha tenido varias conferencias con el Director General de Aduanas Sr. Siles habiendo llegado á un perfecto acuerdo en lo que respecta á la reducción del derecho de abanderamiento de «buques» y demás medidas arancelarias en que se basa la ley de protección á la Marina Mercante que tiene ya proyectada el Gobierno, la cual creemos que ha de satisfacer á todos los elementos que constituyen dicha Marina.

Y no será pequeño de resultar así, el triunfo del General Concas.

ECOS NAVALES

Maniobras navales inglesas

El día 15

Ataque á Sheerness. — En la madrugada de ese día varios destroyers de la Escuadra azul (enemiga) atacaron el puerto fortificado de Sheerness, una de las bases de los defensores. Pero fueron descubiertos por los proyectores y cañoneados. A las seis de la mañana los acorazados y cruceros de la Escuadra roja que estaban en el Medway, abandonaron Sheerness para capturar á los buques que atacaron y obligarlos á retirarse á su base.

Dos destroyers fueron apresados. Batalla de Plymouth. — También en la mañana del mismo día se libró una batalla en las inmediaciones de Plymouth por intentar buques de la Escuadra azul forzar la entrada de Plymouth.

El triunfo fué de los buques de la Escuadra roja, después de varias horas de combate.

Plymouth atacado. — Al mismo tiempo que buques de la Escuadra azul atacaban á Sheerness y á Plymouth dando lugar á una batalla naval, una flotilla de destroyers de la azul infirió un rudo ataque al puerto de Portsmouth.

Los jurados han decidido que en este ataque la flotilla azul quede completamente aniquilada.

El intento de la flotilla era sembrar de minas el fondeadero, pero fué descubierta por los proyectores y una terrible lluvia de fuego cayó sobre ella. Los jurados han dicho que en esta acción, la Escuadra azul perdió nueve destroyers y un cañonero, en menos de una hora.

Movimientos fuera de Douvres. — Seis torpederos y cuatro cruceros de la Escuadra roja, pasaron el día 15 á toda velocidad á la

vista de Douvres, á las diez de la mañana, dirigiéndose al Oeste.

En ese mismo puerto habían fondeado por la mañana, cuatro torpederos de dicha Escuadra, quedando sobre vapor para hacerse á la mar al primer aviso.

Alemania

Ha sido botado al agua, el viernes pasado, el primer submarino alemán, que ha sido construido en los astilleros de la Germania y se va á preparar para las pruebas preliminares. Se dice que este submarino de 180 toneladas de desplazamiento, verificará una serie de evoluciones en presencia del Kaiser durante la llamada semana de Kiel.

La limpia de los Caños del Arsenal de la Carraca

III

Esta parte de la historia de los caños de la Carraca nos dice claramente que se han hecho cuatro intentos de limpia ó limpiezas parciales, algunas sin ningún resultado práctico, y otras con más ó menos buena voluntad y fortuna, pero que al parecer no se ha seguido nunca un plan fijo, y es de creer que de haberlo seguido con voluntad y energía, el dinero empleado en esas intenciones hubiera bastado y sobrado para limpiar los caños totalmente.

A propósito del dinero empleado, vemos también que la fabulosa cantidad no llegó á cuatro millones de pesetas; en tan largo período de tiempo—desde la creación del Arsenal hasta nuestros días—en cualquier puerto de alguna importancia se habrá gastado mucho más, y bueno es hacerlo constar porque respecto á este punto se han hecho muchas frases, tales como *enormes sumas empleadas en dragados inútiles, millones arrojados al fango, oro enterrado en los caños* y otras, que después de la ignorancia y la mala fe comentan y exageran á su sabor.

Es admirable que á pesar de los atarramientos que vienen diariamente sobre los caños, que á pesar de haberse sembrado por ellos barcos, puentes y toda clase de obstáculos, y de no haberse hecho nunca una limpieza general y ordenada, entren todavía, y como siempre, en los caños, todos nuestros barcos á media marea y sin dificultad ninguna. No hace mucho tiempo, mandando la Escuadra el ilustre general Lazaga, hemos visto, solo en la parte anterior, á los bombos, al «Pelayo», «Carlos», «Cisneros», «Princesa», «Numancia», «Plata», «Extremadura», «Molina» ó «Infanta».

Tampoco hay en los caños ninguna dificultad para construir y botar barcos al agua, por lo menos tan grandes como el «Princesa», pues este buque demostró con argumentos irrefutables, que la grada tiene una resistencia total infinita, puesto que en unos pocos metros de su superficie gravitó el crucero algunas horas sin ocasionar deformación á la grada, y después, lanzándose al agua el barco cuando se encontró libre y en condiciones apropiadas, no quiso llegar á la orilla opuesta; pero si hubiese llegado, allí se encontraba un muro de barro, lo suficiente blando para no hacer el menor daño al casco y lo suficiente duro para no permitir que encañalara.

El estudio de la memoria y escritos que antes citamos nos explica también por deducciones varias, cómo los caños no se han cegado ya, siendo así que pasa por ellos gran cantidad de los sedimentos del Guadalete y no se ha seguido nunca un plan de limpia completo.

Se demuestra que de esos sedimentos no se para más que una parte muy insignificante y ésta solo en los remansos y sobre los obstáculos, el resto sale por la bahía ó por la boca del Santi Petri; las corrientes no tienen energía para arrastrar el barro propio de los caños, pero sí para no permitir que se detengan en mucha cantidad los que vienen en suspensión, y por estos motivos, la canal conserva sensiblemente su calado constante, allí donde no se hayan puesto obstáculos.

Oftree ejemplo muy notable un pequeño caño que atraviesa la punta de la Chica por el cual se establece alguna corriente de la ensenada al caño principal, la inmensa mayoría de los aterramientos se detienen en la ensenada y en la punta de la Chica, y sin embargo el referido caño no se ciega, ni el principal se modifica gran cosa.

Estos y otros ejemplos prácticos demuestran que aun con muy poco auxilio del dragado, los Caños de la Carraca se hubieran sostenido con igual braecoage y calado con solo sostener sus corrientes naturales y no haber permitido la construcción del puente del Ferrocarril en la forma que se hizo, ni los puentes de la Avanzadilla, Isla Verde y de Carenas del muelle de San Fernando, ni otros obstáculos, y muchísimo menos dejar perder barcos en medio de los caños y arrojar lastres y cenizas en la bahía; tampoco conviene dejar varados en las orillas los barcos inútiles como el «Valdés» y el «Alfonso XIII».

El dragado en los fangos de la Carraca no es *dedada en plato de miel* como se ha dicho; cortados con las dragas forman muros de relativa resistencia que continúan en esa forma en tanto las corrientes arrastren los nuevos sedimentos, y el dragar, no sea abrir fosas á capricho solo para satisfacer la necesidad de sacar fango.

Estas propiedades particularísimas de esos fangos requieren estudio especial, porque á ellos no tienen aplicación las teorías y sistemas de limpia puestos en práctica en otros puertos de marea. En estos últimos días precisamente se acaba de hacer otra prueba en la bahía de Cádiz que confirma este aserto, si bien nada nuevo viene á decir á los prácticos.

Terminada la reparación en los astilleros de la Trasatlántica de la draga de succión de las obras del puerto de Huelva, que lleva este mismo nombre, trabajó en la bahía de Cádiz para hacer experiencias acerca del resultado que se obtendría con esa clase de dragas en el fondo de la bahía y se comprobó que si bien en fondos de arena ó de fango y arena dan excelente rendimiento, no así lo mismo con los fangos de la bahía.

Ya lo suponíamos: para extraer estos fangos no hay por ahora más medios posibles que las modernas dragas de rosarios, y por tanto, todas aquellas intenciones de D. Gonzalo de Córdoba y otras más, han sido tan inútiles y difíciles como costosas. En este caso, como en otros muchos con las exigencias de la vida moderna vienen nuevos elementos á resolver los problemas, y es muy posible que dentro de cincuenta años la limpia de la bahía de Cádiz fuese obra de una semana.

Para resolver este problema de urgencia inmediata, con los medios conocidos hasta hoy, también se encuentran las soluciones en las teorías científicas de los Sres. Benot y Pastorin, que pueden armonizarse con advertencias prácticas muy dignas de tenerse en cuenta, entre otras razones sabidas, porque como dice muy bien nuestro querido jefe el Sr. Pastorin: «A veces los hombres de la práctica tienen felices intuiciones y hacen profecías que la experiencia se encarga luego de confirmar».

Desde luego es evidente que todos los grandes puertos del mundo, aun aquellos que como Ostende, Calais, Dunkerque y otros, se conservan limpios gracias á las corrientes de sus aguas bien dirigidas, necesitan un tren de dragado para limpiar las dársenas, entradas de diques, canales secundarios y remansos de las corrientes; también lo necesitan los que no tienen corrientes ni mareas sensibles, siquiera para extraer los acarros de las lluvias, y algunos otros puertos como el grandioso de Buenos Aires construido sobre los aterramientos del Río de la Plata, lo deben todo á las dragas de vapor.

Las magníficas dársenas de este puerto famoso, se conservan limpias y fueron abiertas con poderosas dragas que al mismo tiempo hacían el relleno de los terrenos bajos comprendidos entre el muelle y la población. Las dos dársenas extremas, tienen los canales de entrada abiertos en sentido casi perpendicular á las corrientes y sobre ellos derrama los sedimentos el revuelto y caudaloso río, comparado con el cual, nuestros caños y nuestro Guadalete son minúsculos arroyuelos. Las dragas se encargan de conservar siempre franco el paso á los grandes trasatlánticos.

CELESTINO LUQUE.

POR LOS MARINOS MERCANTES

No tengo inconveniente en manifestar la opinión que me pide el Sr. Acuña sobre una reforma más en la carrera de Nautica, aunque hubiera podido dicho señor prescindir del pseudónimo y dirigirse á mí con su nombre y apellidos.

Desde hace dieciséis años vengo manifestando mi opinión en periódicos profesionales, y en la relación de los trabajos llevados á cabo en el Congreso marítimo nacional que se celebró en Madrid en 1901 figura impreso uno más donde se hallan expuestas, aunque extractadas, mis ideas sobre el mismo asunto.

Nada veo en el proyecto de reorganización que me presenta el Sr. Acuña respecto á las materias que se han de estudiar para seguir la carrera de marino; está reducido todo á algún cambio de nombre en los títulos y á una nueva modificación en las prácticas de mar necesarias para sufrir cada examen. Si bre el primer extremo me parece muy trivial una discusión acerca de si los nauticos se han de llamar pilotos ó capitanes, porque no opino como algunos que dicen que encuentran feo el nombre de piloto. Sobre el segundo extremo ya he manifestado bajo mi firma en más de una ocasión que no se ve razón para que sean objeto de litigio unos cuantos días más ó menos de navegación, ó unos pocas millas más ó menos recorridas, para verificar un examen, sea de piloto ó de capitán, porque el piloto novel por fuerza ha de adolecer de falta de práctica marinera, que solo le ha de dar el ejercicio de su profesión. El armador que no quiera fiar el mando de su buque á un capitán joven por creerle poco experimentado, tiene el recurso de buscar otro de más experiencia, como sucede con todas las profesiones de ejercicio público, sin acudir al Gobierno solicitando medidas que perjudican á una clase social, colocándola en diferente condición que las restantes profesiones civiles.

En cuanto á la clasificación de la navegación para los efectos de la práctica para los exámenes, huelga también toda discusión; deben ser válidos solamente los días (ó millas recorridas) que hayan hecho necesaria la navegación teórica; más claro, la navegación verificada, no á la vista de costas conocidas sino llevando los dos puntos, el de estima y el astronómico, todo justificado por el *Diario de Navegación* y el Cuaderno de cálculos, como por ejemplo, saliendo de Barcelona para la Habana, no serán válidos (á no ser en caso excepcional) los días que se naveguen por el Mediterráneo, y tal vez algún otro después de la recalada á Cuba.

También veo que se excluyen, sin decir el motivo, de las Comandancias donde quieren sufran exámenes de reválidas las de Santander, Málaga y Valencia, y esto que el puerto de Valencia deba ser el tercero en movimiento de España, con algo más de 3.000 buques entrados en el año y más de

un millón de toneladas efectivas en su balance comercial.

Si que urge poner fin al espectáculo que están dando los marinos mercantes, como dice el Sr. Ancla, espectáculo tanto más triste cuanto se tiende la mirada alrededor y se observa que en todas las profesiones, desde las que constituyen, las que podríamos llamar, arist. gracia, de la ciencia hasta las más modestas, ha habido unidad para pedir á los poderes públicos medidas que tiendan á su dignificación y á la defensa de sus intereses materiales, mientras que la familia náutica española, bastante numerosa y más importante bajo el punto de vista científico y de utilidad para la patria que otras más protegidas (demostrado no hace muchos años) ande dispersa sin lograr unirse y alcanzar las medidas necesarias para que acabe el estado en que se encuentra. Este estado no acabará hasta que no funcionen los seis institutos náuticos cuya creación quedó acordada hace cerca de dos años y que aún no se ha llevado ni lleva trazas de llevarse á la práctica.

Si otra clase social estuviera en el caso de la clase náutica, le sucedería lo que á ésta. Si para hacerse médico, pongo por ejemplo, bastara establecer estudios en todas las poblaciones de mediano vecindario donde hubiera un hospital con unos cuantos enfermos, la clase médica sería mucho más numerosa de lo que es en la actualidad, y ocurriría lo que con los pilotos; pues así como se encuentran buques en que capitanes, oficiales y muchos marineros poseen el título de piloto ó de capitán, teniendo que esperar una vacante de oficial para ocupar su plaza, lo cual me parece muy poco digno para la clase, con los médicos se daría el caso en un hospital de que médicos, practicantes y enfermeros tendrían el título de licenciado ó doctor en medicina y cirugía, y no hay para qué decir cuál sería entonces el nivel social de una clase hoy tan respetable.

Y ya en el ejemplo de los médicos diré, que cuando uno de éstos termina su carrera se forma un tribunal de tres catedráticos, que han demostrado su suficiencia para serlo en unas oposiciones, y ante ese tribunal y con todas las consideraciones y respetos que se debe á la ciencia, se presenta el examinado á que le juzgue y le otorgue el título que le abre las puertas de la casa de la ciencia. Pues bien, el náutico, de cuya importancia como hombre de ciencia me ocuparé en otro artículo, debe estudiar en su Escuela, bien organizada, y después de verificadas las prácticas de mar, con los justificantes necesarios, presentarse de nuevo en la Escuela, y ante un tribunal formado por tres profesores de suficiente y probada competencia, sufrir su examen de reválida y recibir el correspondiente título por la autoridad á quien correspondiera otorgarlo.

Si quieren, pues, el Sr. Ancla y compañeros que mejore el estado tan lamentable á que ha llegado la clase náutica, en lugar de pedir reformas innecesarias, pidan que se lleve á la práctica la creación de los seis Institutos náuticos, acordada á instancias de la Liga Marítima Española, allanándose si algún obstáculo existe para ello, que no debe ser insuperable, que aunque no conozcamos el reglamento que redactaron los señores que formaron la comisión nombrada al efecto por los ministros de Marina é Instrucción pública, es de creer que dejará á salvo todo cuanto pueda afectar al decoro y á los intereses de una entidad tan importante y respetable como la Marina mercante.

MIGUEL GONZÁLEZ AVEÑO.

MARINOS ILUSTRES

Aguirre (D. Pablo Agustín de)

CAPTAN DE NAVIO

Natural de San Sebastián. Empizó á servir en la Armada de Indias, donde alcanzó el empleo de capitán de mar y guerra é ingresó en la Armada con el de capitán de fragata, en virtud de Real orden fecha 14 de Diciembre de 1727, siendo destinado á Santander á servir en los navios que se habían construido en Guarnizo, á cuyo efecto se presentó en 4 de Septiembre de 1733, tomando el mando del navio «Andaluco» con el que salió de Santander, fondeando en Cádiz el 6 de Febrero del 30. Pasó al Mediterráneo, formando parte en la escuadra del mando del teniente general D. Francisco Cornejo, y á su regreso á Cádiz por desarme del mencionado navio, desembarcó el 14 de Noviembre.

En cumplimiento á Real orden de 18 de Febrero de 1731, pasó á encargarse del mando del navio «Castilla» del día 23, en cuyo

buque hizo la campaña de Levante, transportando tropas de Alicante á Barcelona y haciendo el relevo de otras guarniciones regresó á Cádiz y desembarcó el 15 de Enero de 1732. En virtud de Real orden de 4 de Junio, del mismo año se encargó del mando del navio «Infante» destinado al resguardo de la flota del teniente general D. Rodrigo de Torres. Salió para Veracruz y la Habana y á su regreso naufragó con la mayor parte de los buques de aquella en el canal de Bahama. En la Habana tomó el mando del navio «Europa» con el que salió para España, con el resto de la flota que se había salvado con los caudales bucoados, llegando á Cádiz el 19 de Junio de 1734, cesando en el mando el 20 de Agosto sucesivo.

El 24 del mismo, por orden del comandante general del departamento D. Blas de Lezo, tomó posesión del mando del navio «Reina» y el 16 de Septiembre pasó á mandar el navio «Santa Teresa» al que trarboró con todos los oficiales y la tripulación del «Reina» y salió para Ferrol donde continuó prestando sus servicios. Pasó á mandar el «Príncipe» en el que hizo varios viajes á Santander, y el corso sobre cabo Finisterre. En 1738, tomó el mando del navio «Princesa», con el que salió para Cádiz, y terminó la campaña del Mediterráneo regresó á Ferrol donde por desarme desembarcó.

En Enero de 1740 volvió á tomar el mando del navio «Princesa», de 64 cañones, con el que salió para América el 9 de Abril. Al amanecer del día siguiente á 30 leguas al O. de Ferrol avistó los navios ingleses de 70 cañones «Oxford», «Kent» y «Lenox» con los que sostuvo combate desde las ocho de la mañana hasta puesta del Sol, en la que le mataron 70 hombres, entre ellos el teniente de navio D. Pedro Novela de los Cameros é hirieron 80, la mayor parte de los oficiales y el mismo Aguirre gravemente, y si bien logró desbarbolar y poner fuera de combate á uno de los navios enemigos, hubo de ceder al fin á la superioridad de la fuerza rindiéndose á sus contrarios y cayendo prisionero fué conducido á Portsmouth el 9 de Mayo, regresando á España el 42, quedando en San Sebastián para cursarse de sus heridas, lo que no pudo lograr, pues á consecuencia de ellas falleció en dicha villa el año de 1745.

CARLOS RIQUER Y ZABECOE.

EXTRANJERO

MANIOBRAS NAVALES

Ha llegado á Gibraltar la escuadra inglesa del Mediterráneo para tomar parte en las grandes maniobras de las escuadras combinadas, que darán comienzo el 23 del actual.

Algunos de los acorazados y cruceros traen á bordo destacamentos de la Artillería Real de la guarnición de Malta —de donde vienen,— con objeto de poder instruir á las tropas en el problema de las señales marítimas y de distinguir los buques extranjeros.

Además de las fuerzas de Artillería Real, se han designado para hacer el experimento que tanto llama la atención, á los dos regimientos de Infantería de Welsh y de Berkshire, que están formados por gente muy escogida.

En las maniobras, que durarán diez días —desde el 23 de Junio hasta el 3 de Julio,— tomarán parte 93 acorazados y cruceros, 187 torpederos y destructores y 23 submarinos.

El número de hombres que figurarán en ellos será de más de 63 000.

RUSSIA Y JAPON

El periódico ruso *Novoye Vremia* ha publicado un artículo que ha causado gran sensación. En él se asegura que el Japon está preparando otra guerra contra Rusia.

Según los oficiales que regresan de la Mandchuria, esta nueva guerra es inevitable. En el artículo se dice: ¿Quién podrá garantizar que el Japon, aprovechando las dificultades interiores de Rusia, no escogerá un momento oportuno para dar un nuevo paso en Extremo Oriente?

¿Quién garantizará que Alemania no ocupará las provincias del Báltico?

El artículo termina expresando la creencia de que la diplomacia se ocupará constantemente de la marcha de los sucesos exteriores.

DETENCION IMPORTANTE

Ayer fué detenido en Marsella un snarquista llamado Emilio Mariano de nacionalidad italiana y hombre de acción.

Ha habido dos meses de desaparición de Rusia, perdiéndose su pista. Se tiene á seguridad de que se hallaba en Madrid cuando ocurrió el atentado contra los Reyes de España.

Ultimamente viajaba con el nombre de Yocteá. Ha sido detenido por tres agentes de la policía francesa, cuando se dirigía á Aix. El snarquista será entregado á la autoridad italiana.

EL VATICANO Y FRANCIA

Comunican desde Roma que el Vaticano consi-

dera inútil una segunda conferencia de obispos franceses. El Papa ha comunicado á los cardenales franceses, que deseaba hablarlos, llamándoles á Roma.

REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA

El día 21 de este mes celebrará, como ya hemos dicho, esta Sociedad una reunión extraordinaria para conmemorar el trigésimo aniversario de su fundación, la cual será presidida por el presidente del Consejo ó por el ministro de Marina. El general Concha ha presentado á dicha Sociedad como socio vitalicio al teniente de navio de primera clase D. Manuel Andújar, cuya reputación de ilustración y saber es muy grande no solo en España sino el extranjero, donde su nombre es muy conocido por sus notables escritos profesionales.

La Real Sociedad geográfica con el ingreso del Sr. Andújar en su seno, hace una adquisición de mucha valía, pues el nuevo socio ha de contribuir grandemente á mantener el prestigio de que ya goza dicha sociedad en el mundo científico.

EN CANARIAS

El desembarco de pasajeros

A resolución del ministro de Marina, ha llegado un conflicto planteado en Canarias, con motivo de la competencia que hay entre las falúas de vapor que hacen el servicio de pasajeros en los puertos de Tenerife y Las Palmas.

Tres de las citadas embarcaciones, matriculadas en el puerto de Tenerife, fueron recientemente á prestar servicios al de Las Palmas. Esto provocó energías protestas entre los boteros del último puerto citado, quienes alegaban que no estando matriculadas en aquella Comandancia los botes de referencia, no debía permitírseles la concurrencia en el servicio con los matriculados allí, por resultar en éste caso perjudicial para éstos la libertad de trabajo.

Instantáneamente el comandante de Marina reunió á los interesados en esta comanda, y tras de mucho deliberar, se vino en conocimiento de que cuatro falúas de vapor de Las Palmas habían ido anteriormente y continuaban prestando sus servicios en el puerto de Tenerife, sin que los boteros tinerfeños hubieran formulado contra sus competidores palmeros la menor reclamación.

En vista de esto, propúsose como solución la de que sólo prestaran servicio las falúas en el puerto correspondiente á la Comandancia de Marina en que estuvieran matriculadas, pero á esto se opusieron los empresarios de botes de Las Palmas que tendrían que retirarse con sus cuatro falúas del puerto de Tenerife y, como es natural, los boteros tinerfeños que estaban en Las Palmas siguieron la misma conducta, adoptando además éstos la resolución de matricularse en la Comandancia de Marina de Gran Canaria.

En vista de todo esto, las autoridades de Marina resolvieron que las falúas de vapor que prestan el servicio de pasajeros en los puertos de Canarias, puedan concurrir á los que tengan por conveniente siempre que se matriculen en la Comandancia de Marina correspondiente.

Esta solución es la que también, según tenemos entendido, considera más acertada el señor ministro de Marina, y no es dudoso, por tanto, que merecerá su aprobación.

Mucho celebráramos que en Canarias tenga favorable acogida esta resolución ministerial y que sirva para poner término á este enojoso incidente, tanto más lamentable por suscitarse entre dos islas hermanas igualmente laboriosas, y que por esto y por su patriotismo, son igualmente dignas de la protección y de la solicitud del Gobierno.

EN LA PLAZA

9.º de abono. — *Matadores Fuentes y Machaquito.*— *Seis toros de D. Eduardo Olea.*

Sigues el público retraído de la plaza. A la corrida de ayer sólo debieron asistir los abonados, pues en las localidades de sol se veían grandes claros.

El ganado de Olea no hizo absolutamente nada por sostener la fama de la divisa. ¡Tudios mansos! Únicamente el primero y el

sexto demostraron alguna bravura, pero sin excederse gran cosa.

Con ganado semejante la corrida tenía que resultar aburrida, y lo fué en grado superlativo.

Pero no acumulamos sobre el ganado culpas ajenas.

Malos fueron los toros, mas sería injusto no declarar que Fuentes y Machaquito, esos dos colosos para quienes sus admiradores solo encuentran motivos de aplauso, olvidáronse ayer de su nombre, y escusados en las malas condiciones del ganado no hicieron absolutamente nada que sea digno de maestros de su fama.

Torearon con todas las ventajas imaginables y con desconfianzas injustificadas en muchos casos. A la hora de matar Fuentes y hasta Machaquito! flaquearon, y, la verdad, las condiciones de los bichos no pueden disculpar nunca y menos justificar el que los maestros se echen al surco. Por algo son matadores de cartel y no novilleros.

Banderilleando, Patatero y Cámara, y picando Zurito, demostraron que cuando se quiere trabajar y además se sabe lo que debe darse á los toros, con todos, por muy mansos que sean, se puede sacar partido y ganar aplausos.

Para que la tarde fuera completa hubo también su mijita de bronca con la presidencia por haberse ésta apresurado algo á cambiar de suerte en el segundo toro, cuando éste sólo había recibido dos caricias de los piqueros.

ALEGRÍA

Reglamento de licencias temporales

Ha aquí el nuevo Reglamento de licencias temporales para el personal de los Cuerpos de la Armada:

Artículo 1.º Cuando los jefes y oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada necesiten usar de licencia por estar enfermos, ó por asuntos propios, que excedan de un mes, la solicitarán en la forma reglamentaria por conducto de ordenanza.

Art. 2.º Los capitanes generales de los Departamentos, Comandantes generales de Escuadra, de División independiente y Jefe de la jurisdicción de Marina en la Corte podrán conceder licencia por un mes para todos los puntos de la Península é islas adyacentes, con expresión, al dar cuenta de la concesión, de si es por enfermedad ó por asuntos particulares.

Art. 3.º Todo individuo con licencia por un mes, en cuyo intermedio ocurra una revista, queda autorizado á pasarla ante la Autoridad competente remitiendo el justificante á su destino, y ateniéndose á lo que esté prevenido en su caso acerca del sueldo que corresponda.

Art. 4.º Dichas autoridades podrán conceder á las clases no patentadas hasta cuatro meses de licencia.

Art. 5.º Cuando el personal de la Armada esté en uso de la licencia sin sueldo, ó prórroga de licencia sin haber alguno, ó en situación de supernumerario, percibirá las pensiones de las Cruces del Mérito naval y militar roja y blanca y las de María Cristina de que esté en posesión.

Art. 6.º Los oficiales generales que se encuentren de cuartel y todo el personal de la Armada que disfrute de licencia, podrán residir donde más les conviniere, en la Península ó islas Baleares; por tanto, al solicitar cualquiera de las dos situaciones, no será preciso que se marque el lugar de residencia; bastará indicar al Departamento á que deseé quedar afecto, ó si desea estarlo á Madrid; y al conceder lo solicitado se especificará que quedan asignados los interesados á la Corte ó al Departamento elegido.

Art. 7.º Cuando se pience residir en Canarias, extranjero ó Golfo de Guinea, se especificará en la solicitud correspondiente.

Art. 8.º En Madrid ó en la capital del Departamento á que queden afectos dejarán los interesados, en los Centros á que hayan sido asignados, su dirección, si han de residir donde dichos Centros radiquen, ó, caso de ausentarse, las señas de personas precisamente encargadas de comunicarles cualquier orden; debiendo presentarse, bajo su responsabilidad, los que residen en la Península y Baleares al que los llama; los que en las islas Canarias y extranjero, á los treinta; á los cuarenta y cinco, los que están en América; á los sesenta si estuviere en el Golfo de Guinea, y á los ciento veinte, si se encontrasen en Oceanía, contados desde la comunicación de la orden en el *Diario Oficial* de este Ministerio.

Art. 9.º El tiempo de licencia deberá contarse desde el día siguiente al que por el jefe inmediato ó autoridad de quien se dependa se anotó en el pasaporte que se emplea á hacer uso de ella.

Terminada la licencia, se presentarán donde estuvieren asignados, de no mediar otras ordenes. Art. 10.º Desde que los jefes inmediatos ó las autoridades superiores mencionadas tengan noticia de cambio de destino ó haberse conferido comisión al personal á sus órdenes, no admitirán peticiones de licencia ni permantos ni cursarán licencias en que las pidan, pues únicamente los nuevos destinos podrán los interesados solicitar lo que crean necesario á sus fines. Se exceptúan los casos especialísimos de enfermedad en que sea

absolutamente imposible dar cumplimiento á una orden.

Art. 11.º Todo el que usare licencia ó estuviere de cuartel ó excedente se presentará siempre á las autoridades marítimas y militares y se despondrá de ellas al marcharse, cumpliendo lo prevenido sobre esta materia.

Los que fuesen al extranjero visitarán al consul, si lo hubiese en el punto que eligiesen para su residencia, y se despedirán de él, y si no lo hubiese, participarán su llegada y marcha por oficio al más inmediato á dicho punto.

Art. 12.º Todo jefe ó oficial que obtuviere licencia por enfermo ó para asuntos particulares por dos meses será relevado, por regla general.

Art. 13.º Todo el que necesite licencia para restablecer su salud, entregará la solicitud por correspondiente á su jefe inmediato, quien unirá informe del médico del buque ó dependencia donde estuviere destinado y si no lo hubiere, del que asista al solicitante.

Dicho jefe emitirá su informe manifestando si cree ó no conveniente que se acceda á la petición y cursará la instancia á la superior autoridad de quien dependa. Esta autoridad dispondrá que el solicitante sea reconocido por tres médicos de la Armada, con asistencia, cuando se juzgue preciso, del jefe de Estado Mayor ó del que se designe.

Art. 14.º Del resultado del reconocimiento se levantará acta, en la que se hará constar: 1.º Cuanto sea relativo á la enfermedad del solicitante, en términos perfectamente explícitos.

2.º De una manera clara y terminante, si consideren de indispensable é imperiosa necesidad la concesión de licencia; y 3.º La duración del plazo que considere indispensable para atender al restablecimiento de la salud del solicitante.

Quando á juicio de los médicos dicha licencia no fuere indispensable, no se dará curso á la solicitud.

Art. 15.º Cuando los jefes que recibían las solicitudes no habiten ó estén fuera de los puntos de residencia de las autoridades superiores de quienes dependan, dispondrán por sí el reconocimiento del interesado, recabando para este fin el auxilio de Médicos del Ejército, si no los hubiere de la Armada, y á falta de unos y otros bastará el certificado del médico que asista al enfermo, haciendo constar en él los mismos extremos que se preceptúan en el art. 14.

Sólo ante la imposibilidad de efectuar el reconocimiento facultativo por junta de médicos, se admitirá ese recurso; y los jefes al informar, harán constar la razón de no enviar más que certificado extendido por un solo médico.

Art. 16.º La duración de los plazos para usar licencia por enfermo tendrá por límite la de cuatro meses. El sueldo se disfrutará por entero durante el plazo que los médicos señalen necesario para el restablecimiento de la salud, y si fuera preciso prórroga se concederá con medio sueldo por la mitad del tiempo de licencia concedido.

Durante las segundas y sucesivas prórrogas no se disfrutará sueldo.

Art. 17.º Las licencias para restablecerse de enfermedades contraídas en las posesiones del Golfo de Guinea, ó en comisiones de América y Oceanía, serán siempre de cuatro meses con todo el sueldo, y las solicitudes se cursarán sin informe y sin que proceda reconocimiento.

Art. 18.º Quando á las autoridades superiores les conste la certeza de la enfermedad que alegue el solicitante, podrán cursar la solicitud sin previo reconocimiento, haciéndolo constar así en su informe, pero marcarán el tiempo porque conceptúen podrán otorgarse las licencias. En estos y en aquellos otros casos de urgente necesidad, á juicio de los médicos, quienes lo harán constar en el acta, podrán dichas autoridades anticipar licencia á los interesados.

Art. 19.º Los oficiales generales no estarán sujetos á la práctica de reconocimiento; pero cuando presenten sus solicitudes á las autoridades á quienes corresponda, éstas las cursarán con su informe.

Art. 20.º El jefe ó oficial de cualquiera de los Cuerpos de la Armada que durante el curso de su carrera, hasta capitán de navio exclusivo, sume dos años entre licencias y prórrogas para restablecer su salud, se considerará con poca aptitud física y será propuesta para el pase á la reserva ó para el retiro del servicio, según las circunstancias.

Art. 21.º Los capitanes de navio y sus asimilados que durante el tiempo de empleo necesiten usar de licencias con prórrogas por más de un año para restablecer su salud; se conceptuarán con poca aptitud física, y se procederá con ellos como para otros jefes y oficiales se expresa en el artículo anterior.

Art. 22.º Se exceptúan de las anteriores disposiciones las licencias que se concedan para restablecer las heridas recibidas en campaña, ó por heridas y lesiones recibidas en faenas del servicio, siempre que estas últimas se justifiquen por medio de sumaria incoada en el lugar del suceso en el plazo preciso de tres días, así como las que se concedan para reponerse de las enfermedades contraídas en nuestras posesiones tropicales.

Art. 23.º A ningún jefe ni oficial que se encuentre disfrutando licencia ó prórroga de ésta para restablecer su salud se le propinará para mandos ni destinos, ni los interesados podrán solicitarlos.

Sólo se dispondrá de ellos, ó podrán solicitarlos, cuando se presenten á las Autoridades superiores de quienes dependan, y éstas darán cuenta de su presentación en el mismo día que lo verifican.

Art. 24.º Las prórrogas de licencia deberán pedirse con veinte días de anticipación por lo

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

beneficios exacta, puede creer que debe ser asunto serio—replicó el impenable secretario.—Escocia no es grande, pero está llena de corazones esforzados cuando la ocasión los pone á prueba.

Bueno, bueno; pero esta guerra entre Inglaterra y Escocia no es oportuna, teniendo á la mano franceses y españoles... Greenly, en tierra hemos presenciado escenas muy extraordinarias con un anciano baronet del Devonshire, que salió de este mundo estando nosotros en su casa.

—Magrath me ha contado algo de eso, señor, y me ha hablado de un *filo nulo*... ó como se llame, puese me olvidó á los cinco minutos de decirme lo.

—Vos quereis indicar *fillius nullius*: hijo de nadie... ¿habeis olvidado el latín, hombre?

—En verdad, Sir Gervasio, no he tenido nunca esa falta. Mi padre era también capitán de navio, me tuvo en su buque desde que tenía cinco años hasta el día de su muerte pero el latín no formaba parte de mi alimento corporal ó espiritual.

—¡Hombre! sí, amigo mío, he conocido á vuestro padre, y en la acción en que murió mandaba el tercer navio detrás del mío—repuso afablemente el almirante—Bluewater justamente estaba por su proa, y ambos lo amábamos como á un hermano mayor. ¿No fuisteis asocondido entonces?

—No, señor, yo era guardia marina, y por casualidad no me hallaba con él aquel día—respondió Greenly conmovido sensiblemente por el tributo pagado á los merecimientos de su padre;—pero tenía edad para conservar la memoria del noble comportamiento que todos tuvieron en aquella ocasión. En fin—enjugándose una lágrima,—el latín podrá servir para formar un buen maestro de escuela; pero es de poca utilidad á bordo.

Entre todos mis camaradas y amigos, solo he visto uno que lo supiera.

—¿Y quién era él Greenly? ¿No debéis menospreciar la instrucción porque vos no la tengais! Dé seguro que ese camarada vuestro no era peor marino que otros por saber un poco de latín, lo suficiente para declinar *nullus, nulla, nullum*, por ejemplo. ¿Cómo se llamaba, Greenly?

—Juan Bluewater... Juanillo el hermoso, como le decían... hermano menor del almirante. Lo enviaron á la mar para quitarle de la cabeza una intriga amorosa, y debéis acordaros que cuando navegaba con el almirante, (que era entonces capitán de navio), yo era uno de sus oficiales. Aunque pobre, Juanillo era *soldado* en los guardias, y tenía cuatro ó cinco años más que yo, se aficionó mucho á mí, y llegamos á ser íntimos amigos. ¡Mejor entendía el latín que sus propios intereses!

—¿Por qué lo decís?... Nunca ha sido Bluewater muy comunicativo acerca de su hermano. —Hubo un matrimonio secreto y oposición de familia, con las dificultades consiguientes. En esto, murió el pobre Juanillo en acción de guerra, como sabéis, y uno ó dos meses después le siguió á la tumba su viuda. Es una triste historia, y yo trato

siempre de pensar en ella lo menos posible. —¡Un matrimonio secreto!—repitió Sir Gervasio pausadamente. ¿Estais seguros de ello? Yo no sé qué esté enterado Bluewater de esa circunstancia; al menos no lo he oído referirse á ella nunca. ¿Y habrá habido sucesión?

—Nadie puede saberlo mejor que yo, pues me hice cargo de la dama y fui testigo de la ceremonia nupcial. En esto tengo completa seguridad. Me parece que no hubo sucesión; aunque pudo haberla, pues el coronel vivió un año después del matrimonio. Tampoco puedo afirmar que el almirante tenga conocimiento de todas estas circunstancias; porque no era natural que á una persona de su categoría, fuera yo á darle una conversación de esa naturaleza.

—Por razones particulares, me alegro que no haya habido sucesión de ese matrimonio, Greenly.—Pero dejemos esto, porque las desgracias de familias le ponen á uno triste; y la tristeza en la mesa es en cierto modo una ingratitude hacia *Aquel* que nos permite tener esa expansión.

La conversación se hizo general, á su debido tiempo terminó levantándose todos de la mesa, los convidados se retiraron y Sir Gervasio se puso á pasear sobre la toldilla una hora ó más, mirando ansiosamente ha-

cia la proa, por si se descubría alguna señal de los franceses; hasta que desanimado y aburrido, bajó á su cámara y entró en su camarote para buscar el descanso de que tan necesitado se hallaba. Antes de eso, sin embargo, dejó dadas las órdenes necesarias y encargado que se le llamara en cuanto ocurriera cualquier cosa fuera de ordinario, advertencia que repitió hasta cuatro veces.

CAPÍTULO XXI

El enemigo á la vista

Ya era día claro cuando apareció de nuevo Sir Gervasio sobre cubierta. Como la escena que entonces se ofreció á la vista y la impresión que le causó, explicarían el lector sobradamente el estado de las cosas, seis horas pasadas de los acontecimientos referidos al final del anterior capítulo, nos concretamos á exponerlas tales como se presentaron. El viento se había convertido en temporal declarado, menos desagradable, sin embargo, á causa de la temperatura es-

menos al en que terminen; pues á no constar esta circunstancia, el intermedio que pudiera haber desde la terminación de la licencia á la concesión de prórroga no servirá de abono para tiempo de servicio ni para el de sueldo, pues se considerará á los interesados excedidos de licencia por falta voluntaria, y se les dará de baja en su Cuerpo; pero si justifican plenamente que todo ocurrió por causas ajenas á su voluntad no sufrirá descuento de tiempo, y se les abonará por el exceso el mero haber que les correspondiera durante el uso de la prórroga.

Al cursar instancia pidiendo prórroga de licencia por enfermo se acompañará, á ser posible nueva acta de reconocimiento, de no poder ser certificado facultativo expresivo de la necesidad de ella y del tiempo de su duración.

Art. 25. Las licencias y prórrogas para asuntos particulares podrán concederse por igual tiempo que las de enfermo; pero durante el tiempo de licencia se disfrutará medio sueldo, y ninguno en las prórrogas.

Al informar los Jefes manifestarán si es ó no conveniente al servicio la concesión de las licencias, y si pudieran quedar desatendidos los servicios no se cursarán las solicitudes.

Art. 26. Los que soliciten licencia para el extranjero ó nuestras posesiones del golfo de Guinea podrán obtenerla por seis meses, con medio sueldo, y si pidieran prórroga no disfrutarán en ella haber alguno.

El máximo plazo de licencia para el extranjero ó dichas posesiones será el de un año entre licencias y prórrogas.

Para el extranjero también podrá obtenerse licencia por enfermo dentro de los mismos plazos y con las mismas condiciones de sueldo que preceptúa el art. 16.

Art. 27. El límite total de uso de licencia para asuntos particulares, incluso prórrogas, tanto para España y extranjero como para las colonias, será de dos años desde el ascenso á oficial hasta el empleo de general.

Toda petición de licencia que aumente ese plazo se estimará como motivo suficiente para proponer al solicitante el retiro del servicio.

Art. 28. A todo el que fuese nombrado para ocupar destino en las posesiones del Golfo de Guinea, así como los que fuesen para desempeñar comisiones en América ó Oceanía, se le conceden desde luego un plazo de treinta días para emprender el viaje.

Art. 29. Los que no estando en uso de licencia fuesen trasladados á destinos fijos á otros puntos de la Península, Baleares y Canarias, dispondrán de un plazo de treinta días. Este plazo se contará del siguiente: para quienes estén á la vista ó residan en el mismo punto de las Autoridades que habrán de expedir el pasaporte á partir de la fecha de este documento hasta la presentación en el nuevo destino.

Para quienes residan en otros puntos ó estén fuera de la vista de las mencionadas Autoridades, desde el día siguiente al del cese en su destino ó comisión hasta la presentación en el nuevo destino.

Los Jefes de quienes directamente se dependa ó el que se encargue del destino de quien cese, si estuviesen aislados, harán constar en el pasaporte la fecha del cese.

Estos plazos no se concederán ó se limitarán cuando el Gobierno, ó las autoridades en su caso, estimen urgente el cambio de destino ó desempeño de comisión.

Art. 30. Lo dispuesto en este Reglamento comprende á todos los Jefes y oficiales de todos los cuerpos de la Armada en sus escalas activa y de reserva.

Art. 31. Todo jefe ó oficial que hubiese cumplido en su respectivo empleo dos años consecutivos de embarco en buque de tercera situación, y que no hubiese disfrutado en ese tiempo licencia por enfermo ni por asuntos propios, tendrá derecho á dos meses de licencia con todo el sueldo, sin que se compute tal período para los efectos del art. 27.

Art. 32. Quedan derogadas todas las disposiciones anteriores que se opongan á cuanto se previene en este Reglamento.

Exámenes para la Escuela Naval

Hoy continuaron en el Depósito Hidrográfico los exámenes de francés y dibujo, cuyo resultado es el que sigue:

D. Rafael Lucio, 4,6; D. Ramón Campos, 0,8; D. Fernando Sartorius, 4,8; D. Joaquín Gutiérrez, 3,4; D. José Aguilar, 4,0; D. Mateo Milla, 4,4; D. Manuel Guimera, 5,2; don Francisco López, 1,6; D. Francisco Javier Enrile, 2,4; D. José Dueñas, 3,0; D. Benigno González, 3,8; D. Angel Lloveras, 3,4; D. Luis Monreal, 0,8; D. Manuel Delgado, 3,8; don Antonio García de la Vega 3,8; D. Robustiano Vázquez, 5,2; D. Miguel Martín de Oliva, 6,2; D. Luis Casas, 0,8; D. Rafael Bauzá, 5,4; D. Julio Tajuelo, 5,0; D. Joaquín López, 2,8.

Han sido suspendidos los números 42, 43, 46, 47 y 50.

Mañana á las ocho de la misma empezarán los ejercicios de Aritmética, desde el número uno hasta el ocho inclusivo.

Información de Marina

Distrito restablecido

A petición del Ayuntamiento de Benicarló se restablecerá la Ayudantía de Marina de aquel distrito, indicándose para desempeñarla el alférez de Navío graduado D. Manuel Campillo.

Recompensa merecida

El ministro de Marina ha concedido la cruz de 3.ª clase del Mérito naval al presidente de la Diputación provincial de Baleares, en recompensa á la solicitud y acierto con que dicha Corporación obsequió á los marinos de la escuadra francesa que recientemente visitó el puerto de Palma, en ocasión en que no se hallaban en la capital ni el Capitán general ni el Gobernador civil.

«La Villa de Bilbao»

Con el fin de que se establezca el alumbrado eléctrico en la Escuela de aprendices marineros «Villa de Bilbao», se ha concedido un crédito de mil pesetas.

El general Marengo

Encuétrase totalmente restablecido de la grave enfermedad que ha sufrido el distinguido general de la Armada D. José Marengo.

Conferencia importante

El ministro de Marina celebró esta mañana una larga conferencia en la presidencia con el jefe del Gobierno.

Cuerpo general

El capitán de navío D. Salvador Cortes cesa á las órdenes de ministro y pasa á formar parte de la Comisión nombrada para el deslinde de terrenos de la zona marítima-trestre del puerto de Almería en relevo del teniente de navío D. Rafael Pujades.

Al cesar en su actual destino el capitán de fragata D. Salvador Moreno Eliza, pasará al Departamento de Ferrol.

El capitán de navío D. Angel Miranda ha sido destinado en comisión al Departamento de Cartagena.

Movimiento de buques

El crucero «Lepanto» y el torpedero «Osado» han fundado en Cartagena.

El «Temerario» llegó á Barcelona procedente de Tarragona. Ha fundado en Mahón el cañonero «Nueva España».

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones:

Marina.—Real decreto aprobatorio del adjunto Reglamento de licencias temporales para el personal de los Cuerpos de la Armada.

Guerra.—Reales órdenes aprobando la expedición por duplicado de los documentos extraviados que se expresan.

Instrucción pública y Bellas Artes.—Reales órdenes nombrando Catedrático numerario de Terapéutica de la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid á D. Mariano de Monserate y bad, y para igual plaza de la Universidad de Santiago, á D. Manuel Márquez y Rodríguez.

Fomento. Real orden disponiendo que el canal del Duero se denomine en lo sucesivo canal de la Reina Victoria Eugenia.

Gracia y Justicia.—Proyecto de ley de Organización y atribuciones de los Juzgados y Tribunales del fuero común de España (continuación).

Administración central: Hacienda.—Irección general de la Deuda y Clases pasivas. Carpeta de relaciones de remanentes.

Declarando desierta por falta de licitadores la subasta celebrada para la adquisición de Deuda perpétua el 4 por 100 interior.

Instrucción pública. Subsecretaría.—Acordando se publiquen en la Gaceta de Madrid las conclusiones de la Memoria presentada por D. Francisco Gil y ablos con motivo de la pensión que ha disfrutado en el extranjero para ampliar estudios sobre «La moneda y los cambios».

Obras inscriptas en el Registro general de la propiedad intelectual, correspondiente al cuarto trimestre del año 1905 (conclusión).

Arreglo escolar de la provincia de Lérida (continuación).

Fomento.—Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio. Escalafón general del Cuerpo de Ingenieros de Montes (continuación).

Tarifa presentada á la aprobación de este Ministerio por la Sociedad general de ferrocarriles Vasco-Asturianos.

Información política

La pesca con dinamita

Según ha manifestado hoy el jefe del Gobierno, el fiscal del Tribunal Supremo dictará en breve una circular, dando instrucciones para la persecución de los que utilizan la dinamita para la pesca.

Con el fin de cortar de raíz los grandes perjuicios, que con tal proceder se irrogan á la riqueza nacional, parece que se establecerá una fuerte penalidad para los infractores de la ley de pesca, considerándose como delito el empleo de la dinamita en esta industria.

También serán castigados aquellos pescadores en cuyo poder se encuentre dinamita, si no justificaren satisfactoriamente su objeto.

De viaje

S. M. la Reina madre acompañada de la Infanta María Teresa marchó esta mañana á La Granja donde ha pasado el día en compañía de sus augustos hijos.

Conferencia

Con el Sr. Moret celebró esta mañana

una detenida conferencia el capitán general de la región.

El objeto de esta entrevista ha sido cuidadosamente reservado por el Sr. Moret.

El gobierno del Banco

El ministro de Hacienda, en su deseo de abreviar situaciones interinas, ha indicado al Sr. Merino la conveniencia de que se posesione lo antes posible del gobierno del Banco de España.

El conde de Sagasta, queriendo que desaparezca todo motivo de escrupulo que desde un principio opuso al Sr. Moret cuando reiteradamente le ofreció el expresado cargo, ha solicitado un aplazamiento por breves días para arreglar algunos asuntos particulares relacionados con su personalidad industrial.

Los aranceles

En breve vendrá á Madrid una comisión de agricultores de Levante, para pedir al Gobierno mejoras arancelarias, especialmente para la importación de maquinaria agrícola.

Nombramientos

Están acordados los del Sr. Roselló para la subsecretaría de Instrucción pública y de D. Martín Rosales para la dirección de Agricultura.

NOTICIAS

Después de brillantes ejercicios, ha obtenido en el Conservatorio la calificación de sobresaliente en sus estudios de piano, la bella señorita Matilde González Morante, á quien felicitamos por este su nuevo triunfo, así como á su profesor Sr. Hornero.

Publicaciones

Se han publicado los cuadernos 44 á 48 del *Diccionario Salvat*, enciclopedia popular ilustrada, que con tan creciente éxito edita en esta ciudad la casa Salvat y compañía (S. en C.). Termina en estos cuadernos la letra *B*, y de la *C* alcanza hasta la voz *Cabal*. Además de la profusión de grabados que adornan el texto, entre las láminas sueltas que se reparten llaman extraordinariamente la atención un magnífico mapa de Castilla la Nueva; una bellísima tricromía representando los principales tipos de raza caballar; una lámina, doble página, reproducción de vistas y monumentos de Bilbao, así como otras varias con vistas de ciudades importantes de Europa y América. Lo económico de su precio (50 céntimos de peseta el cuaderno) y las inmejorables condiciones de la obra acreedora la hacen á favor que el público la dispense y si que los editores corresponden en forma tan afortunada cual puede verse en los cuadernos que hemos recibido hoy.

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.

Funcio es para mañana

GRAN TEATRO.—A las 9 y 1¼.—Bohemios.—Lois Montes.—La Ozarina.—El triunfo de Venus.

APOLO.—A las 8 1¼.—El Barquillero.—El maldito dinero.—El Rey del petróleo.—El pollo Tejada.

ESLAVA.—A las 9.—Las niñas del tenor.—El Recluta.—Las Estrellas.—La Machaquito.

ZARZUELA.—Vara de Alcalde.—Venus Salón Amor gitano.—Luchas romanas.

PAISL.—A las nueve.—Gran función, tomando parte to la nueva compañía de circo y variedades que dirige William Parish.

SALON DE ACTUALIDADES.—Todas las noches espectáculo de variedades—cuplés—Bailes.—Viograph americanos.—Debut de la Esmeralda.—A las 5 y 1¼ matineé.

RECORO ARGUELLES.—(Ferrar, 27).—Variadas atracciones.—Patines Cinematográfico Colompas, Gimnasio, Carrusel. Tiro al blanco y otros.—Los señores patinadores pueden ejercitarse en este sport desde las 7 de la mañana.

EDEN CONCERT MADRILEÑO (Teatro Martín).—Gran éxito del entremés lírico Preservativo del rostro.—Grandes atracciones.—Ha-Hi-Cha—Jakson el Miss Luise.—Mile, Darlac.—Les Doretas.—Hermanas Fuchol.—Pilarilla.—El arcilla.—Raquel.—Morenilla.—Mimí.

Café en la sala de butacas, abierto desde las cinco de la tarde.

CINEMATOGRAFO FRANCO-ESPAÑOL.—(Duque de Alba, 6) Variación de programa todos

los sábados. Películas novedad. Después de cada sección el transformista Rafael Arcos

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

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

CINEMATOGRAFO LA LATINA.—(Toledo, esquina á Cebada).—Grandes novedades en películas traídas del extranjero, todas en extremo originales.

EDEN CONCERT.—Atocha, 60.—Todos los días, de 5 á 12 gran variedad en películas y en todas las series, el renombrado ventrílocuo señor Juliano y el notable número El arca de jinetes.

CINEMATOGRAFO INTERNACIONAL. En comienda, 16, entre Mesón de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematógrafos de Europa.—Todos los días, desde las 6 de la tarde, variadas secciones tomando parte en ellas Ferny Walmar, A dela Cubas y el célebre canadiense flamenco el Mochuelo.

GRAN CINEMATOGRAFO. (Calle del Pez, 7 solar) —Grandes funciones todos los días, de 6 á 12 noche, tomando parte en todas las secciones el notable prestimano Sr. Corcolin y el tan apudido ventrílocuo Mr. Juliano, intercaldando entre cada número vistas cinematográficas de gran novedad.

RECORO SALAMANCA.—(Ayala, 1, Castellana, 10).—Cinematógrafo, Patines, Lawn Tennis y Broquet.

PARQUE ZOOLOGICO DEL RETIRO.—Gran colección de fieras. Exposición diaria, de siete mañana á anochecido.

los sábados. Películas novedad. Después de cada sección el transformista Rafael Arcos

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

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

CINEMATOGRAFO LA LATINA.—(Toledo, esquina á Cebada).—Grandes novedades en películas traídas del extranjero, todas en extremo originales.

EDEN CONCERT.—Atocha, 60.—Todos los días, de 5 á 12 gran variedad en películas y en todas las series, el renombrado ventrílocuo señor Juliano y el notable número El arca de jinetes.

CINEMATOGRAFO INTERNACIONAL. En comienda, 16, entre Mesón de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematógrafos de Europa.—Todos los días, desde las 6 de la tarde, variadas secciones tomando parte en ellas Ferny Walmar, A dela Cubas y el célebre canadiense flamenco el Mochuelo.

GRAN CINEMATOGRAFO. (Calle del Pez, 7 solar) —Grandes funciones todos los días, de 6 á 12 noche, tomando parte en todas las secciones el notable prestimano Sr. Corcolin y el tan apudido ventrílocuo Mr. Juliano, intercaldando entre cada número vistas cinematográficas de gran novedad.

RECORO SALAMANCA.—(Ayala, 1, Castellana, 10).—Cinematógrafo, Patines, Lawn Tennis y Broquet.

PARQUE ZOOLOGICO DEL RETIRO.—Gran colección de fieras. Exposición diaria, de siete mañana á anochecido.

BOLSA DE MADRID

4 o/o perpetuo interior contado

	DÍA 14	DÍA 15
Serie F, de 50.000 ptas. nominales	81 80	81 80
» E, de 25.000 »	81 80	81 80
» D, de 12.000 »	81 75	81 80
» C, de 5.000 »	81 95	82 00
» B, de 2.500 »	81 90	82 00
» A, de 500 »	81 90	82 00
» G y H, de 100 y 200	81 90	82 00
En diferentes series.....	82 00	82 10

5 o/o amortizable

Serie F, de 50.000 ptas. nominales	99 85	100 90
» E, de 25.000 »	99 85	99 90
» D, de 12.000 »	99 90	99 95
» C, de 5.000 »	99 85	100 90
» B, de 2.500 »	99 90	100 00
» A, de 500 »	99 90	99 95
En diferentes series	99 90	99 95

Valores de Sociedades

Acciones		
Banco de España	442 00	442 00
Banco Hipotecario	000 00	000 00
Banco Hispano-Americano	143 00	143 00
Banco Español de Crédito	000 00	101 25
Comp.ª Arrendataria de Tabacos	409 00	408 00
Soc. de Electr. de Chamberí	000 00	000 00
Idem del Mediodía	000 00	000 00
Soc. Gen. Azucarera Preferentes	65 00	68 00
» Ordinarias	34 00	36 00
Ferrocarriles Norte España	000 00	00 00
Unión Española de Explosivos	000 00	280 00

Obligaciones

Cédulas del Banco Hipotecario	101 45	101 50
Sociedad de Chamberí 5 %	00 00	00 00
» del Mediodía 5 %	00 00	00 00
Ciudad Lineal 8 %	000 00	00 00
F. C. San Julián de Musques 5 %	000 00	00 00
1.ª emisión	000 00	00 00
2.ª emisión	000 00	00 00
Valladolid Ariza	000 00	00 00
» Serie C	000 00	00 00
Sociedad Azucarera 5 %	97 00	00 00
Madridiense de Electricidad 5 %	00 00	92 25
Ferrocarril Norte de España 4 %	00 00	00 00

Cambio extranjero

París.—A la vista por %	109 80	109 90
Londres.—Libra esterlina	27 65	27 65

Imp. de A. Alonso, Barbieri, 8.

GÉNERADORES BELLEVILLE

APLICACIONES REALIZADAS EN BUQUES DE ALTOBORDO

COMPRENDIENDO las instalaciones en construcción ó en montaje

MARINA. Militar Francesa	476.610	caballos
— 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. G. me des Etablissements Delaunay Belleville

Capital, SIX millones de francos

Calles y Astilleros del «Eruitage», 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 Transatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Mayo saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Ooruña, 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 é isla de santo Domingo.

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

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

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Mayo saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Antonio López** 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 Sabaniila, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo Carabobo, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 26 de Mayo de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **C. López y López** directamente para Génova, Port Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires

El día 3 de May saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz, el vapor **P. de Sabuste** 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, Mazagan Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á 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 25 de Mayo saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **San Francisco** para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagan 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, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Apólics importantes.—Rebajas en los fletes de exportación. La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y 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 muestrarios 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 & MAXIM, 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 Thorneycroft 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 á la

Dirección Gerencial—Montalbán, 3, Madrid

ó á 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. Habilidadación 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

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. Máquina de 100 toneladas.

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

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

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS
PRESUPUESTOS GRATIS

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 ciento veinticinco 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, pl nos y especificaciones al solicitarios.

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 pida.

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.

ANUARIO DEL COMERCIO

DE LA INDUSTRIA, DE LA MAGISTRATURA Y DE LA ADMINISTRACION DE ESPAÑA

CUBA, PUERTO RICO, FILIPINAS, ESTADOS HISPANOAMERICANOS Y PORTUGAL (BAILLY-BAILLIERE)

1906

Año XXVIII de su publicación.

TRES VOLUMINOSOS TOMOS

Ilustrado con Mapas en cartillas de las 46 provincias y el de Portugal.

CONTIENE

- DATOS** Estadísticos.—Geográficos.—Históricos.—Descriptivos.—Monumentos.—Vías de comunicación, telegráficas, telefónicas, postales.—Productos agrícolas, industrial, minera, etc.—Comerciales.—Industriales.—Principales establecimientos.—Magistratura.—Administraciones del Estado, provinciales, municipales.—Estadísticas.—Ferias.—Fiestas mayores.—Aranceles, etc.—En fin, cuantos datos pueden ser útiles al comerciante, industrial, oficinas del Estado, sociedades de todas clases, á las personas de carrera, civiles, militares, etc.—Etc.
- ES EL ÚNICO** que contiene detalladamente la parte **0** oficial por una **Reconocida** de utilidad pública por RR. OO.
- ES EL ÚNICO** que contiene todos los paises de España por insignificantes que sean, ordenados por provincias, partidos judiciales, distritos, villas é lugares, incluyendo en cada uno: 1.ª una descripción geográfica, histórica y estadística, con indicación de las carreteras, estaciones de ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, ferias, establecimientos de baños, circulos, etc.; 2.ª la parte oficial, y 3.ª las profesiones, comercio é industria, con los nombres y apellidos de los que las ejercen.
- ES EL ÚNICO** que da por sus ediciones de apéndice, profusiones y calles los habitantes de Madrid, Barcelona y Valencia.
- ES EL ÚNICO** que da por sus ediciones de apéndice y profusiones los habitantes de Sevilla, Lisboa y La Habana.
- ES EL ÚNICO** que da una información completa de Cuba, Puerto Rico y Filipinas.
- ES EL ÚNICO** que da una información completa de todos los Estados Hispánicos Americanos.
- América Central:** Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador y República Dominicana.
- América del Norte:** México.
- América del Sur:** Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, República Argentina, Uruguay, Venezuela y Guayana.
- ES EL ÚNICO** que contiene Portugal y sus posesiones.
- ES EL ÚNICO** que da una **Sección** de **Tranjería**, con las listas de las principales casas representadas en España, con el nombre y apellidos del representante.

Precio 25 Ptas.

FRANCO DE PORTES

ES EL ÚNICO DE ESPAÑA QUE ESTÁ COMPLETO

ES EL ÚNICO QUE CONVIENE AL ANUNCIANTE

PORQUE SE LEE EN TODO EL MUNDO

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE é Hijos, Pta. Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo.

IBARRA Y COMPANIA

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 GIJÓN Y SEVILLA

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDOS

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.

Perfumería GAL Arenal, 2

BIBLIOTECA "PATRIA," MADRID

Publica noveias, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso debidas á 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, 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.

PRECIO: UNA PESTA

SE VENDEN EN TODAS LAS LIBRERÍAS DE ESPAÑA. MÉRICA

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION. BARBIERI 18, 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 50 centimos, noticias una peseta.