Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.620 | REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN | Madrid, Viernes 22 de Junio de 1906 | CALLE DE BARBIERI, NÚM 8. | Segunda edición

Necesidad primordial

Con motivo del viaje que ha hecho á La Granja el ministro de la Guerra, se habla estos días mucho en los círculos militares de las reformas en el Ejército, que consistirán, según lo que se desprende de las informaciones periodísticas, en modificar el actual sistema de ascensos y recompensas, abrir horizontes nuevos á las clases de tropas en armonía con el espíritu democrático del actual Gobierno, en el mejoramiento económico del personal en todos sentidos, reorganizar enseñanza militar, crear campos de instrucción y de tiro, hacer grandes maniobras, etc., etc.

Siempre que se habla de reformas militares nos acordamos nosotros de las reformas de Marina, para deplorar el lastimoso estado á que, por azares del tiempo, ha venido á quedar reducida la expresión marítima. En Marina, más que reformas, lo que se necesita son barcos; sin ellos no es posible hacer absolutamente nada, como no sea sacrificar al personal, entorpecer los servicios y perturbar el organismo general.

La diferencia esencial entre el Ejército y la Marina es, que mientras en aquél todo es personal, en ésta todo es, ó mejor dicho, todo debe ser material. La base de sustentación en el Ejército son las tropas, y de ahí que la cuestión de reclutamiento y del servicio obligatorio estén siempre sobre el tapete. En la Marina la base de sustentación no es ni puede ser otra que la flota, y por eso está siempre sobre el tapete también la cuestión del material flotante.

Vivamos en la realidad y dejémonos de lirismos. Sin material flotante no puede haber Marina. Por eso cuando se habla de las reformas del Ejército no se puede pensar en su adaptación completa á la Marina. Las reformas de la Marina son de otra clase, y no pueden consistir en aumentar ó disminuir organismos personales, sino en aumentar o disminuir organismos á flote.

En la Marina desaparecen las personas y surgen constantemente los barcos. Sin barcos no puede haber reformas en Marina. por la sencilla razón de que lo secundario no se puede erigir en primordial. Tengamos barcos y tendremos Marina.

Pero se habla mucho de reformas en el Ejército y no se habla nada de reformas en la Armada. ¿Por qué? Por eso; porque al hablar de personas en el Ejército, se habla de lo que es esencial, *sine qua non;* y al hablar, por derivación en la Marina también de personas, que es lo que debe ir englobado en el barco, la opinión se encoge de hombros. Pidamos barcos, que es lo lógico, y la opinión no tendrá ni siquiera derecho á ser indiferente.

Claro es que los barcos no pueden ir á hacer maniobras al Reventón ni á los ventisqueros de la Granja, primero porque eso está tierra adentro, y después... porque aunque estuviesen mar afuera no tenemos barcos; pero, ¿no es hora ya de pensar en reponer el material á flote? Concentremos todos los anhelos, todas las aspiraciones, todos los esfuerzos en esa necesidad primordial, única que la opinión no puede ni tiene derecho á desatender, y después vendrá lo demás.

MARINA DE GUERRA

La escuadra en 1906

El Almirantazgo inglés, ó sea el ministerio de Marina británico, ha publicado, según costumbre, la memoria relativa á las escuadras de Inglaterra, Francia, Rusia, Alemania, Italia, Estados Unidos y Japón.

Dicha memoria contiene cuadros especiales para los acozazados, cruceros, guardacostas, cañoneros, torpederos, destroyers, torpederos y submarinos construídos ó en construcción, con la fecha de su lanzamiento y con la cifra de su desplazamiento y de su artillería.

La memoria anterior alcanzabe hasta 1.º de Junio de 1905, y anu cuando la actual solo llega hasta el 1.º de Abril de 1906, permite, sin embargo, establecer por comparación el estado de actividad desarrollado por cada una de las citadas potencias durante el año que acaba de pasar.

Desde luego se advierte que el número de barcos en servicio en las indicadas siete marinas, ha aumentado en cien unidades, que en 1905 era de 1789 y en 1906 es de 1899. Dicho aumento se distribuye del siguiente modo: tres acorazados; siete cruceros acorazados; dos cruceros protegidos de primera clase; cuatro íd. íd de segunda; ocho «scouts» ó exploradores; cuatro cañoneros-torpederos; *cincuenta y siete destroyers;* diez y nueve torpederos; diez y seis submarinos ó sea 120 barcos, pero en cambio, las unidades de ciertos tipos son menos numerosas, habiendo disminuído nueve guarda-costas acorazados; siete cruceros protegidos de tercera clase y cuatro cruceros sin protección.

En lo que se refiere á los acorazados de primera clase Inglaterra tiene ella sola cuarenta centésimas partes del total ó sea 55 en 137, dos de los cuales entran en servicio este años. Los acorazados franceses son 19 en vez de 20 por haber sido borrado el «Amiral-Duperré»; Rusia tiene ocho en vez de 14; Italia sigue con 14.

En cambio el aumento ha sido de dos acorazados en Alemania; cuatro en los Estados Unidos y otros cuatro en el Japón.

Respecto á cruceros acorazados Inglaterra ha adquido cuatro unidades nuevas, Francia dos, Alemania dos, Estados Unidos uno y el Japón uno La Escuadra rusa ha disminuído en tres. Tocante á los destroyers Inglaterra ha aumentado 15, Rusia 28, Alemania seis y el Japón ocho. En submarinos Inglaterra ha aumentado ocho, Francia dos, Italia uno y el Japón cinco.

El número de barcos en construcción ó en proyecto se eleva á 393 lo que representa una disminución de 68 unidades en las cifras del año anterior, lo cual obedece á que han sido abandonados algunos tipos poco útiles.—X

Á Ejército y Armada

Todo por la Marina

Nuestro estimado colega *Ejército y Armada* nos dedica anoche un artículo con el que pretende demostrarnos que son injustos nuestros elogios á la gestión ministerial del general Concas.

No tenemos la pretensión de poseer el don de la infalibilidad y por esto hemos leído varias veces el aludido trabajo y meditado después sobre las disposiciones del actual ministro de Marina, y confesamos que después de esto se ha afirmado en nosotros la convicción de que la gestión del ilustre general Concas es altamente beneficiosa para la Armada y para los intereses marítimos del pais y merecedora por tanto del apoyo y del aplauso de cuantos desean el engrandecimiento de la Patria.

Y á poco que medite *Ejército y Armada* participará seguramente de nuestra opinión pues únicamente por error, disculpable por la precipitación con que se hacen los trabajos periodísticos, pueden hacerse algunas de las afirmaciones que contiene el artículo á que contestamos.

Está conforme el estimado colega—dice—con que se reorganicen *todos* los servicios y censura que esa reorganización alcance al Cuerpo de Condestables, en el que hay numeroso personal excedente por no haber sufrido la amortización que todos los Cuerpos, y singularmente el general de la Armada, han soportado resignadamente desde què terminó la guerra hasta hace muy poco tiempo.

Cierto que, como dice *Ejército y Armada*, ha aumentado extraordinariamente la importancia de la Artillería, pero esto no puede justificar el que se tengan algunos centenares de condestables sin aplicación, en espera de que tengamos Artillería. Además, encargados de mandar ésta á bordo están los oficales del Cuerpo general, lo que no fué obstáculo para que, á pesar de la inmensa importancia de esa Arma, se castigara á este Cuerpo con la amortización del 75 y 40 por 100 de las vacantes.

Que no hay preferencias en la gestión del Sr. Concas pruébalo la ya comenzada reorganización del Cuerpo de Ingenieros navales, al que se concederán como á todos los que constituyen la Marina de guerra las facultades y atribuciones que les son peculiares.

La pretensión de que se reduzca todavía más el personal del Cuerpo general, solo estaría justificada cuando se pidiera al propio tiempo la supresión de la Marina de guerra, pues actualmente es tanta la escasez de personal alto, medio y subalterno en ese Cuerpo, que sería imposible el crear nuevos servicios.

Que por qué no reorganiza el ministro los servicios de capitanías de puertos y comandancias de Marina, reduciendo el personal y suprimiendo los derechos de practicaje, nos pregunta *Ejército y Armada.*

Pero ¿es que esos servicios van á estar reorganizándose todos los días? ¿No recuerda ya *Ejército y Armada* que siendo ministro de Marina el Sr. Sánchez de Toca, suprimió el *sexto* de los derechos de practicaje que percibían las autoridades de Marina, asignando á éstas de esos fondos solamente una reducida gratificación? ¿Es esta gratificación lo que se quiere ahora suprimir?

En cuanto á reducir personal y categorías de las Comandancias de Marina no comprendemos como pueda hacerse esto si no se suprimen esos destinos, pues la mayoría de ellos están desempeñados por oficiales subalternos y únicamente las de provincias tan importantes como Sevilla, Bilbao, Barcelona y alguna otra, por capitanes de navío ó de navío de primera clase.

Con lo dicho creemos dejar plenamente demostrado que no hay parcialidad en nuestra defensa del Sr. Concas. La creemos beneficiosa para la Patria y para la Marina de guerra y la prestamos nuestro modesto apoyo, lo mismo exactamente que hicimos cuando eran ministros los Sres. Cobián, Weyler y Villanueva. Además de hacer justicia creemos prestar así mejor servicio al país que dedicarnos á quebrantar la fuerza y el prestigio de los encargados de dirigir sus destinos.

En este camino que nos parece el más patriótico y conveniente para los intereses de la nación, quisiéramos ver al estimado colega *Ejército y Armada.*

Respecto á que si se abriera una amplia información sobre todos los servicios de la Armada, podría ahora escribirse otro «Juicio crítico de la Marina», es cosa que no dudamos un momento, pues es más fácil escribir con apasionamento y para satisfacer deseos de venganza que con absoluta independencia y recto criterio.

Créanos, *Ejército y Armada,* si quiere ser imparcial y justo al tratar de la Marina de guerra, no debe nunca inspirarse en el «Juicio crítico de la Marina» de Salazar.

Y para concluir debemos hacer constar que si bien la consideramos innecesaria, no tendríamos inconveniente en pedir la información amplísima sobre todos los servicios de la Armada, de que habla el colega, en la seguridad de que solo pondría de manifiesto la injusticia con que á todas horas son censurados los encargados de su desempeño.

CONFLICTOS

La conquista del pan

Desde hace unos días, los periódicos vienen hablando de la huelga de los panaderos, y esto, naturalmente, hace pensar en «el pan nuestro de cada día», que puede estar en peligro por causa de «esos señores».

El pan es, según convenio universal, un artículo de primera necesidad; y la prueba es que cuando el cándido transeunte, sea de día, sea por la noche ó entre dos luces, se retira á su domicilio y tiene la desgracia de que le pidan limosna, la fórmula que constantemente emplean los peticionarios es esta: «Para medio panecillo».

¡Medio panecillo! Esto es, la mitad de la ración que de ordinario se asigna á todo hombre de pelo en pecho ó «criatura humana», como dicen las comadres del barrio, se entiende del barrio en que cada cual se despulga ó «sienta sus reales».

Si los panaderos huelgan, los hornos «de pan cocer» están apagados, y el artículo de primera necesidad falta. Eso como puede comprenderse es muy grave, porque la carne *puede* sustituirse con el bacalao, el vino con el agua, el queso por el requesón, pero el pan ¿con qué se sustituye?

He ahí un problema insoluble. El pan no se puede reemplazar, y de eso se prevalen los panaderos; pero ¿qué es lo que estos quieren ó piden? ¿Por qué no se les da? He ahí lo que nadie se explica

Unas veces porque llueve, otras por la sequía, á veces por el impuesto sobre los trigos, en ocasión por los fabricantes de harina, el hecho es que el conflicto del pan siempre está en el aire, aun cuando el pan no esté, como sería menester, en las mesas.

Hay quien necesita justicia y renuncia á ella ó no la pide; quien no puede vivir sin libertad y permanece esclavo y tampoco falta quien necesita una buena dentadura postiza y no puede soportarla, sea por falta de dinero ó por sobra de sensibilidad bucal.

Pero ¿quién renuncia al pan *nuestro* según la oración que todos aprendimos de niños y balbuceamos de adolescentes y nos alienta de viejos? Nadie Y entonces, «esos guardias» ó sea esas autoridades tan majas, tan brillantes por sus uniformes nuevos y multicolores ¿para qué sirven?

No hay pan porque los panaderos huelgan. Los periódicos dicen que el conflicto está en el período agudo, pero ¿no habrá por ahí quien dé cuatro «galletas» ó sea cuatro sopapos bien dados á esa gente que se obstina en tener en jaque á los infelices que no pertenecen á la honorable clase de fabricantes de pan?

La conquista del pan, problema socialista, pierde con estas gallardías de tahoneros y repartidores, su principal encanto, porque sin las huelgas de esa malaventurada tropa, constituía un estímulo para el trabajo, que tanto ennoblece la lucha por la existencia.

Pero si no hay pan, ni autoridades que lo defiendan; si los panaderos se suben al guindo ó á la parra, y pasan días, semanas, meses, años sin que la tal huelga concluya, la conquista del pan se convertirá en una especie de machiche á la que solo podrán concurrir los adocenados.

Abel Imart.

Contra un monopolio

Una cuestión de alto interés público preocupa actualmente en Francia y que por las derivaciones que puede tener en España creemos oportuno reseñar. Nos referimos al monopolio que pretende ejercer el célebre Marconi con su maravilloso invento de telegrafía sin hilos.

Francia no quiere soportar esa tiranía y trata de sacudir ese yugo, pero entre tanto no tiene sino dos ó tres puestos ó estaciones de telegrafía sin hilos.

El mal está en que allí ese sistema de comunicación se ha confiado á la dirección general de Correos, Telégrafos y Teléfonos; cuando lo que debía haberse hecho es crear la red radio telegrafía por la Defensa nacional ó sea por los ministerios de Guerra y Marina.

Lo primero que procura dicha dirección es ver, naturalmente, si los beneficios que ha de percibir están en relación con los gastos; pero eso no puede constituir ahora objeto de explotación porque en algunos años la explotación de la telegrafía sin hilos por su especialización no puede ser remuneradora.

Marconi ha creado en su provecho el monopolio de la telegrafía sin hilos á través del Atlántico. Nadie ignora que los aparatos de este sistema pueden, si quieren, comunicar con estaciones ó puertos que tengan aparatos de otro sistema, pero Marconi no quiere, y está en su derecho, pero eso hace surgir la cuestión de rechazar sus exigencias.

¿Hay medio de rechazar ese monopolio? Es difícil, pero no imposible, toda vez que hay en Francia, y creemos que también en España, otras Compañías que están muy lejos de ser tan intransigentes como la de Marconi; una de ellas, la de «Thomson-Houston», que ha establecido puestos que alcanzan á 1.000 kilómetros de influencia radio eléctrica.

Ocurre que los trasatlánticos franceses que se dirigen á los Estados Unidos, los que siguen sus costas ya en el golfo de Gascuña ó en el Mediterráneo, pasando por Argel y Túnez para dirigirse á Port Said ó al mar Negro, no llevan otras instalaciones radio eléctricas que las de sistema Marconi; y es claro, como Marconi prohibe que sus aparatos comuniquen con los de otros sistemas, sucede que ó los franceses se someten á ese monopolio, ó tienen que renunciar á la telegrafía sin hilos.

Este asunto apasiona mucho los ánimos, no en París, donde como en Madrid, estas cosas relacionadas con las comunicaciones marítimo eléctricas apenas repercuten entre unos pocos, sino en el litoral, donde verdaderamente se experimenta cada día más la necesidad de las comunicaciones radio telegráficas.

Ahora bien, ¿por qué los trasatlánticos usan los aparatos Marconi y no los de otro sistema? Las compañías de navegación responden á esto diciendo que es porque en Francia no hay otro modelo y naturalmente, lo han adoptado por no verse en el trance de no poder comunicar sus barcos por telegrafía sin hilos con las costas francesas.

Todo esto es de gran interés y se resolvería, ya encargando á la Defensa nacional (Guerra y Marina) de establecer redes y estaciones de telegrafía sin hilos con igual razon que establecen la defensa de costas y puertos y construyen barcos de guerra, ó determinando que la telegrafía sin hilos se establezca bajo un régimen de libertad y competencia industrial como sucede con los cables submarinos que son explotados por compañías particulares.

ECOS NAVALES

La Artillería del «Dreadnought»

Si es verdad como parece muy probable que el «Dreadnought» va á ser artillado con cañones de 30 cm. (12 pulgadas), del tipo clasificado con la nueva marca X, en el sistema de Artillería naval de Inglaterra, dicho buqus estará armado de un modo formidable.

La única objeción que puede hacerse es en lo que se refiere al peso de estos nuevos cañones marca X, pues cada uno de ellos pesa 60 toneladas, mientras que los usados hasta ahora por la Marina británica apenas si su peso excede de 50 toneladas.

Pero en un barco cuyo tonelaje es de 18.000 toneladas, este pequeño aumento de peso, apenas si será notado, y también será posible manejar á mano estos cañones si la maquinaria hidráulica se avería, pues los pesos de las cargas y proyectiles vienen á ser prácticamente los mismos. La velocidad inicial de este cañón llega á la enorme cifra de 2.900 pies por segundo, capaz de atravesar una plancha colocada á la boca de la pieza con una penetración no menor de 51 pulgadas. Esto significa que una plancha de 12 pulgadas como las que hoy se usan sería muy maltratada por este cañón, á una regular distancia, mientras los cañones de 12 pulgadas de la antigua marca ó patente, causarían muy poco daño á estas planchas á la misma distancia.

Tal es el progreso que han experimentado en el espacio de veinte años cañones, corazas y proyectiles. El antiguo cañón inglés de 12 pulgadas tenía una velocidad inicial de 1.904 pies por segundo y pesaba de 45 á 50 toneladas, siendo su fuerza de penetración sobre una plancha colocada á la boca de la pieza, justamente la mitad de los cañones de 12 pulgadas marca X que va á montar el «Dreadnonght»,

Los proyectores eléctricos

Con el aumento constante que va adquiriendo el alcance de los torpedos Whitehead, que según parece se aproxima ya á 4.000 yardas, y la exactitud con que puede dar en el blanco, debido al uso del giroscopo, el problema de defender los enormes y costosos acorazados modernos de un ataque de torpedos, se presenta como un problema que pide un estudio preferente para su solución.

Los actuales proyectores de 60 centímetros (24 pulgadas), solo producen un haz muy débil de luz á una distancia mayor de 2.000 yardas, en forma que los objetos no aparecen lo suficientemente definidos para que los artilleros puedan hacer buena puntería.

Acaba de instalarse en la Marina inglesa un nuevo proyector, cuyo diámetro ha ido aumentando hasta 36 pulgadas (80 centímetros), lo cual ha mejorado algo las condiciones de defensa y se esperan todavía mayores progresos en este sentido, pues hay que llegar con la iluminación á superar la distancia máxima del alcance del torpedo, en unas 1.000 yardas cuando menos:

Hasta hora en ninguna nación se ha logrado esto, que es lo que consuela á Inglaterra, al carecer ella de proyectores de mayor alcance.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

La escuadra inglesa de maniobras

Villagarcía 21.

Ha fondeado en este puerto una división de torpederos ingleses procedente de Falmouth y con el cañonero de alta mar «Sharp Chartew» al frente.

Este buque de 800 toneladas, lleva 98 tripulantes y lo manda Mr. Luis Emore.

Desde hace días esperaban al cañonero «Sharp Chartew» y á los torpederos, dos buques cargados de carbón.

Se espera la llegada de otros transportes y de gran número de buques de la escuadra inglesa.

Tres de los barcos fondeados hiciéronse á la mar en las primeras horas de la noche.

El objeto principal de estos buques es ver si pueden burlar el bloqueo de uno de los puertos ingleses lo que al parecer, constituye uno de los ejercicios del plan general de maniobras.

Una de las partes del plan la han realizado con resultados favorables los marinos ingleses, mereciendo felicitaciones del rey Eduardo y del almirantazgo los almirantes Cesford y Wilson, que mandan ambas escuadras.

MARINOS ILUSTRES

Charlock (D. Baltasar)

CAPITAN DE FRAGATA

En 1.º de Septiembre de 1713, siendo capitán de una de las compañías del regimiento de Infantería irlandesa del coronel don Juan Concesford, fué nombrado por el duque de Populi, capitán general del Ejército de Cataluña para mandar la fragata «San Fernando», pasando al servicio de la Armada. Desempeñó este mando hasta 22 de Diciembre de 1716 que fué reformada la gente de la mencionada fragata, trasladándose á Cádiz embarcado en la fragata «Flecha», en unión de otros oficiales, el 12 de Abril de 1717 para embarcar en la Escuadra del marqués de Mary que se alistaba para salir á campaña, siendo considerado desde 1.º de Junio del mismo año como capitán de fragata y embarcando en la capitana de ella para ejercer el empleo de mayor general. Asistió á la conquista de Cerdeña á su vuelta á Cádiz el 7 de Enero de 1718, quedó desembarcado.

El 15 de Junio embarcó de trasporte para Barcelona en el navío mercante «Orenzeb», fletado por la Hacienda para llevar víveres y municiones para aquella plaza, en el que continuó incorporado al convoy que trasportaba á Sicilia al ejército del marqués de Lede para realizar la conquista de aquel reino. Asistió á las operaciones navales y militares que se practicaron en aquella campaña á las órdenes del general D. Antonio de Gastañeta; y se encontró en el combate naval que en aguas de Cabo Pallaro sostuvo la Armada española con la inglesa del almirante Bing, cayendo prisionero. Habiendo obtenido su libertad en 1.º de Octubre, pasó el 18 á mandar el navío «San Fernando», poco después tomó posesión del «Triunfo» por poco tiempo volviendo al primero, con los que permaneció en el puerto de Mesina coadyuvando á la defensa de la plaza y su ciudadela, hasta que perdida esta plaza y los buques que se hallaban en su puerto pasó al de Palermo el 17 de Octubre del año 1719, desde cuyo paraje vino á España mandando cuatro barcas sicilianas que transportaron gente de Marina de las tripulaciones de los barcos perdidos embarcando en uno de ellos llamado «Jesús María y José» y habiéndola desembarcado en Alicante desde donde se trasladó al de Cádiz, presentándose el 1.º de Abril de 1720 con una patente dada en San Lorenzo el Real el 19 de Junio, antecedente en la que S. M., en atención á sus méritos y servicios, le confirmaba el empleo de capitán de fragata con antigüedad de 1.º de Junio de 1717.

En virtud de Real orden estuvo mandando en Cádiz la fragata «Fidela» desde 15 de Enero á 2 de Abril de 1721.

El año 1722 embarcado en la fragata «Carmen» hizo la campaña de aquel por el Mediterráneo en corso contra argelinos desde el 11 de Mayo al 30 de Noviembre.

Por Real orden fecha 20 de Junio de 1724 fué nombrado mayor general de los «Azogues» del cargo de teniente general D. Baltasar de Guevara, en cumplimiento de la cual embarcó el 2 de Julio en la «Capitana» de ellos que era el navío «Nuestra Señora de Guadalupe», saliendo enseguida para Veracruz.

En la noche del 25 de Agosto del mismo año naufragaron en la bahía de Panamá de la isla Española los navíos «Guadalupe» y «Tolosa», salvándose á nado Charlock, siendo de los contadísimos que lo lograron. Embarcó en buque particular que le condujo á Nantes (Francia), de cuyo puerto se dirigió al de Cádiz; donde se presentó el 30 de Abril de 1725.

En 19 de Junio de 1726 emprendió su marcha á Santander, donde fué destinado de Real orden para embarcar en los buques que se construían en el Astillero de Guarnizo, confiriéndole el general D. Antonio de Gastañeta el mado de la fragata «Rosario», con la que salió para Cádiz, siendo batido y apresado por la Escuadra inglesa que le condujo prisionero á Gibraltar, donde fué bien tratado en consideración á la tenaz defensa que hizo contra fuerzas tan superiores, y puesto en libertad se presentó en Cádiz el 5 de Julio de 1727.

En 14 de Junio 1728 embarcó en el navío «Laufranco», de la Escuadra del mando de D. Antonio Serrano, del que pasó á ejercer la segunda Comandancia del nombrado «San Felipe», del que desembarcó en Cádiz el primero de Abril de 1729.

Murió de enfermedad natural en Cádiz el 25 de Noviembre de 1730.

Estaba casado con doña María Flore.

CAMILO RIQUER Y ZABECOE.

DESDE WASHINGTON

29 de Mayo.

Ayer, en el Senado, estuvo muy elocuente el demócrata Mr. Rayner, que representa al Estado de Maryland, desde hace algunos meses. Ya antes de hoy he hablado con elogio de este brillante orador.

Se discutió ayer, en la Alta Cámara, la resolución propuesta por Mr. Aldrich, Gran Lama de los Intereses Especiales, por la cual se autoriza, mejor dicho, se obliga al presidente de la República á comprar en los Estados Unidos dos dragas de acero para el Canal de Panamá, y á hacer aquí todas las demás compras para aquella obra, excepto en los casos en que los precios sean exorbitantes.

¿Dónde empieza la exorbitancia? ¿En una diferencia de 10 por ciento, ó de 25, ó de 50? Nótese que se trata de vastas cantidades de material, en el que se gastarán muchos mi-

llones de pesos. Una diferencia de 10 por ciento no parecerá exorbitante á los proteccionistas; pues en 100 millones de pesos importará 10; lo bastante para construir un soberbio acorazado.

La oposición del senador Rayner á la resolución, tiene tanto mayor mérito cuanto que, si el Senado la aprueba—y es seguro que así lo hará—el contrato de las dos dragas de acero se lo llevará una compañía del Estado de Maryland. Y así, Mr. Rayner, ha combatido los «intereses especiales» de algunos representados. Mr. Raynor, después de ensalzar á la tal compañía por su importancia industrial, dijo:

—Pero no puedo votar en pro de la resolución. No puedo renunciar á los principios que profeso y que he defendido durante toda mi vida pública, solo para que obtenga un contrato una empresa de mi Estado. Siempre he sostenido que el pueblo americano tiene el derecho de comprar lo que consume en los mercados más baratos del globo, y debo aplicar al gobierno esta regla que aplico á los particulares. No me es posible, para beneficiar á mi Estado, el aceptar un principio contrario al que proclamo para todos los Estados de la Unión.

La gente hábil y sin escrúpulos opinará que el senador Rayner, hubiera podido hacerse el bobo, dejar su libre-cambismo para cuando se discutiera la reforma de los aranceles y venderles á los acereros de Maryland el favor de no censurar el que provean al canal de esas dos dragas por las cuales van á cobrar 70.000 pesos más que el precio pedido por una casa escocesa.

Cierto—ha dicho Mr. Rayner—que el arancel no está directamente relacionado con esta discusión, pero sí lo está indirectamente, la teoría en que el arancel se basa. Yo he pedido siempre un arancel meramente fiscal y he atacado el arancel protector. No he querido el arancel prohibitivo, porque obliga al consumidor á comprar en el mercado nacional al precio que le impongan los monopolios que *controlan* tal ó cual ramo de producción.

En este caso, el principio es el mismo. El dinero del gobierno es dinero del pueblo; y no tenemos el derecho de gastar allí donde con él se compra menos. Eso sería robar al Tesoro.

El Senador Rayner ha dado un buen ejemplo—no ha hecho política de campanario.—No ha transigido con los «intereses especiales» ni aun siendo los de algunos de sus paisanos; y paisanos poderosos. En un documento de la Liga Proteccionista Americana, de Nueva York, se dice que no bajará de 500 millones de pesos lo que cueste construir el canal y habilitarlo para el tráfico. La mayor parte de esa suma irá á parar á las cajas de los «intereses especiales»; poco será lo que se compre en el extranjero, porque al Presidente nunca le parecerán exorbitantes los precios de los productores nacionales; tal vez, solo se adquiera fuera del país lo que no haya aquí. Esa millonada aumentará la influencia de los «especialistas», á quienes dará mayores medios de acción sobre los políticos.

Y apropósito de «especialistas»: los del azúcar y el tabaco están muy contentos estos días, porque los jefes del partido republicano les han asegurado que en esta legislatura, no se discutirá el proyecto de concesiones arancelarias á Filipinas; y cuando venga la otra legislatura, ya se inventará algo para seguir con el *statu quo*.

Las noticias de Filipinas no son buenas. Que la situación económica no mejora lo atestigua el hecho de haberse tenido que suspender el cobro de la contribución territorial en muchas provincias. Se ha reducido algo el presupuesto de gastos, en la previsión de que los ingresos no bastarán para cubrirlo. El archipiélago no puede con su carga; y los Estados Unidos tienen que soportar una mayor, á causa de haber aumentado el ejército, que es costeado por la nación.

Se dijo que el motivo de ese aumento era la agitación anti-extranjera que había en China; pero eso ya nadie lo cree aquí. De Manila se ha telegrafiado que existe el plan, de enviar grandes fuerzas á la isla de Samar, y de reconcentrar á los habitantes, para limpiarla de bandoleros. También se nos ha comunicado que en el Norte de Luzón se harán maniobras militares «para impresionar á los indígenas». ¿Qué impresiones son las que se les quiere producir? ¿Distraerlos con el *chin chin* ó meterles miedo?

Algunos pesimistas preveen que pronto los Estados Unidos recibirán la sorpresa de una rebelión en el Archipiélagos. Sus vordaderos autores serán los remolacheros y tobacaleros americanos, porque, allí, la principal causa de descontento es la crisis económica. En el sistema de gobierno se han introducido grandes mejoras y las más de las quejas que había contra España han desaparecido; pero se persiste en no abrir las exportaciones filipinas el mercado americano, al cual tienen derecho y sin el cual no pueden prosperar.

X. Y. Z.

EXTRANJERO

LA CORONACION DEL REY HAAKON

Ayer tarde llegó á Trondhjem el yate «Victoria aud Albert» conduciendo á los príncipes de Gales que asistieron al acto de la coronación de los Reyes de Noruega.

Inmediatamente los Reyes de Noruega y el príncipe Olaf dirigiéronse al yate real británico.

Todos los miembros de la Legación de Inglaterra fueron acompañando á los Reyes de Noruega para saludar á los príncipes de Gales.

Después de una breve visita á bordo, el Rey Haakon regresó á tierra, esperando el desembarco de los príncipes ingleses con su séquito.

Algunos minutos más tarde, el heredero del Trono de Inglaterra y su gentil esposa llegaron en un bote, siendo recibidos con prolongados y estruendosos aplausos por la multitud.

El Rey de Noruega recibió en audiencia ayer por la tarde á los delegados que han sido enviados por los Monarcas extranjeros para representarles en las fiestas de la coronación.

La recepción, que fué muy solemne, se celebró en la gran sala de audiencias del Palacio Real.

DOÑA ELVIRA DE BORBON

Un telegrama de Roma da cuenta de que doña Elvira está decidida á separarse definitivamente del pintor romano Folchi, con quien actualmente vivía en Florencia, y en compañía del cual se fugó hace algún tiempo del hogar paterno

Parece que el propósito de la hija del duque de Madrid es retirarse á un convento inmediatamente después de la separación.

Estas determinaciones las ha adoptado la hija de D. Carlos, cediendo á reiteradas instancias de su familia.

Desde hace dos días doña Elvira de Borbón se halla en Roma.

ENTREVISTA DE SOBERANOS

Parece que la entrevista del Czar con el Kaiser se celebrará, en efecto, muy pronto, y el lugar elegido será alguna isla de las que se hallan situadas á la entrada del golfo de Finlandia.

Probablemente la entrevista de ambos soberanos se efectuará en la isla Aland.

Parece que con este propósito, han sido ya adoptadas muchas disposiciones previsoras, y que de orden del Czar están haciéndose ya numerosos preparativos.

LA SITUACION EN RUSIA

Las últimas noticias recibidas de San Petersburgo acusan una excepcional gravedad.

En todo el imperio están las desórdenes. El ejército, desmoralizado, no inspira confianza á sus jefes. Cuatro compañías se han negado á hacer guardia en el palacio imperial. La escuadra del mar Negro se ha sublevado

En la Duma promovióse ayer un enorme escándalo.

El ministro de Justicia, en su discurso, había declarado que todos los funcionarios aman á su Patria y que el Gobierno ha de mantener el orden á todo trance El príncipe de Gronsoff, al contestarle, dijo que la Duma debía defender el czar.

Entonces varios oradores pronunciaron rabiosos discursos de oposición atacando al Gobierno. El ministro del Interior intentó responder, pero sus palabras fueron ahogadas por gritos estentóreos de «¡Dimisión!» «¡Dimisión!»

Los ministros, viendo que era imposible hablar, salieron entre los gritos de los representantes que los apostrofaban, llamándoles asesinos.

El presidente suspendió la sesión, enmedio de un tumulto espantoso.

EN LA SOCIEDAD GEOGRAFICA

Para conmemorar el 30.° aniversario de su fundación, celebró anoche solemne y brillantísima velada la Real Sociedad Geográfica.

Sus amplios salones, decorados con exquisito gusto, aparecían completamente ocupados por distinguido público.

Ocupaban la presidencia los señores ministros de Instrucción pública y de Marina y el presidente de la Sociedad D. Cesáreo Fernández Duro, y á derecha é izquierda se encontraban el ministro de Colombia señor Bethancourt, el marqués de la Vega de Armijo, el ministro del Perú Sr. Osma, el presidente de la Unión Ibero Americana don Faustino Rodríguez San Pedro, los ministros del Ecuador Sres. Vázquez y Rendon, el ministro de Honduras Sr. Fontecha, el ministro de Guatemala Sr. Carreras, el ministro de Cuba Sr. Torrente, el ministro del Perú Sr. Cornejo y los encargados de negocios de las repúblicas Argentina y de Bolivia. Los miembros de la Sociedad Geográfica llenaban además todo el estrado.

Empezó la sesión leyendo el secretario general Sr. Beltrán y Rózpide, un trabajo de mucho mérito, reseñando á grandes rasgos la labor de la Sociedad Geográfica en los treinta años que lleva de existencia. El Sr. Beltrán y Rózpide tuvo la habilidad de hacer un discurso muy ameno é instructivo, haciendo resaltar la obra verdaderamente patriótica y fructífera de la Sociedad en multitud de órdenes de la vida nacional.

El ilustre D. Cesáreo Fernández Duro, en frases castizas y discretas, ensalzó la importancia del acto que se celebraba y dirigió una afectuosa salutación á los distinguidos representantes de las naciones hispano-americanas que con su presencia honraban y hacían más brillante la solemnidad.

El general Sr. Suárez Inclán habló después acerca de la significación que á España corresponde en la historia de los descubrimientos geográficos, y en párrafos elocuentísimos demostró que antes de que Colón concibiera y ejecutara el descubrimiento de América, antes de que nuestra Patria acogiera y auxiliara á Juan de Bethancourt para agregar al mundo conocido las Islas Afortunadas, antes de que Portugal iniciase, merced á inspiración excelsa del infante D. Enrique, su magnífico avance por las costas africanas, geógrafos y astrónomos nacidos en España habían ya mostrado la elevación de su entendimiento y la brillantez de su cultura, y cómo España se destacó en las tareas y progresos de la geografía con anterioridad á los demás países.

En nombre de los jóvenes pueblos de América del Sur habló el ministro de Colombia, Sr. Bethancourt. Su discurso, que fué frecuente interrumpido por unánimes aplausos, fué un canto hermoso á la unidad de la raza hispana, á la solidaridad de afectos aquende y Allende el Atlántico, á los grandes horizontes que ante un núcleo tan grande de pueblos hermanos se presenta, y una salutación ferviente á la madre común, la noble España, con la que tantos vínculos los unen. El Sr. Bethancourt esmaltó su oración de símiles brillantes, de ejemplos oportunísimos, de frases sublimes que entusiasmaron al auditorio.

El ministro de Marina, Sr. Concas, mostrando gran amor por la Sociedad Geográfica, vicepresidente, se asoció con gran elocuasión al acto que se celebraba y después de encomiar los trabajos de los Sres. Beltrán y Rózpide y Suárez Inclán, insistió en demostrar que España ha sido un país de geógrafos, una nación que ha producido más y más grandes descubridores que todos los demás pueblos de la tierra, citando en apoyo de su aserto numerosos y elocuentísimos hechos. Saludó á los representantes de las naciones hispano americanas allí presentes y abogó por la propagación de los estudios geográficos, como mejor medio para que todos nos conozcamos y comprendamos mejor.

El señor ministro de Instrucción públiblica, que presidía en nombre de S. A. el infante don Carlos, cerró el acto con una improvisación muy sentida, dando el parabién á la Sociedad Geográfica por su gigantesca labor en pro de la cultura nacional, de las orientaciones que al país muestra y del modo práctico de guiarlo. Añadió después detalles muy interesantes acerca de los trabajos de España en otras épocas por el progreso de la geografía, citando la intervención de los médicos en las exploraciones por comarcas desconocidas en busca de remedios nuevos.

Terminó el Sr. San Martín felicitando á la Sociedad Geográfica por la exuberancia de vida científica que representa y prometiendo en adelante, no sólo interesarse en los trabajos de tan docta corporación, sino tomar parte en ellos y en prestarla su decidido opoyo en cuanto la ocasión se presentase.

Con esto terminó la solemne velada, que ha sido realmente digna del hecho que se conmemoraba.

Desde Ferrol

20 Junio.

Noticias de Marina.—Del Departamento.

Maquinistas.—Se conceden tres meses de licencia por enfermo, para Ferrol y Mondariz, al segundo . José Arias Fariñas.

Instancias.—Se cursó al Ministerio instancia de doña Lucrecia Calviño, viuda del maquinista mayor D. Remigio Vizoso, solicitando plaza de gracia en los colegios militares para su hijo Enrique.

Marinería.—Se pasó á informe de la Ayudantía Mayor la instancia de Jesús Pérez Maseda, marinero de segunda clase de la dotación del Arsenal, que pide exámen de buzo, para que se informe con arreglo á la regla 1.ª del artículo 2.° del vigente reglamento de buzos.

Marina mercante

LA ALBORADA SOCIEDAD DE PATRONES DE CABOTAJE DE MÁLAGA

Sr. Director del DIARIO DE LA MARINA.

Ruego á usted la inserción en las columnas de su ilustrado periódico, de lo siguiente:

Habiendo recibido esta Sociedad el anteproyecto de la Federación Náutica de Barcelona, hemos convocado á sesión extraordinaria, recayendo el acuerdo de telegrafiar al Excmo. Sr. Ministro de Marina lo que sigue:

Ministro de Marina.

Madrid.

«Sociedad patrones cabotaje «La Alborada», acepta ante-proyecto reorganización clases náuticas, federación Sociedades Náuticas Barcelona, ampliando tonelaje patrón á 221 vela y 333 vapor, término medio soluciones presentadas DIARIO MARINA y otras: Adicionando punto exceptuado, regla segunda Real orden 12 Septiembre 87. Ampliado costa occidental Africa hasta Mogador. Detalles correo.» Conste.—El presidente, José Alba.—El secretario, Félix Gafarelo.

La corrida del domingo

En la corrida que se jugará el domingo próximo, la 10 de abono, se lidiarán seis toros de la ganadería de D. Joaquín Murube, de Sevilla, y actuarán de matadores José García «Algabeño» y Rafael Molina «Lagartijo.»

«Machaquito» no tomará parte en esta corrida, pues así se lo hizo saber por telegrama que ayer tarde dirigió desde Cartagena á la empresa de nuestro circo taurino.

Desde San Fernando

20 Junio.

Noticias de Marina.—Del Departamento

En cumplimiento de telegrama del ministro de Marina fecha de hoy, ha sido pasaportado para Cartagena, el ingeniero jefe de primera clase don Miguel Rechea que va á dicha ciudad con motivo de la reparación del timón del crucero «Carlos V».

—Se presentó procedente de la Escuadra el alférez de navío D. José Aguilar que pasó destinado al Observatorio de Marina.

—Concédese ampliación de dos meses de licencia por enfermo al tercer contramaestre D. José Bayo Martín, pasaportándosele para Cartagena.

—Cesa en la sección de su clase y pasa destinado al Parque del Arsenal el tercer condestable D. José Serrano Facio.

—Se ha dispuesto que el viernes 22 del actual sea reconocido por haber solicitado licencia el tercer maquinista D José Rodríguez Brabo.

Al auditor se remite expediente y se pide autorización para entregar alcances á los herederos del sargento primero D Miguel García González.

CUENTO

Los dos puentes

I

Las opuestas riberas del río, de aquel Preguiceiro que pasa reflejando en su corriente las viejas murallas de Castelmouro, estaban unidas mediante un puente de madera, famoso por su elevación y resistencia, arquitectura y dibujo, longitud y gallardía; de lejos, cuando se contemplaba la campiña aquella, tan nombrada por su hermosura, dos cosas descollaban en la extensión del paisaje con admirable valentía de líneas; la torre de la catedral, coronada de agudas almenas, y la masa del puente, calada y aérea como red de encaje tendida de orilla á orilla.

A la hora del crepúsculo—de aquellos crepúsculos del Noroeste, donde fulguran luces de leyenda y palpitan armonías de balada—remedaban el puente y el templo, vistos sobre el río brillante y la campiña en sombra, capricho pictórico donde un artista enamorado de lo maravilloso hubiese querido representar la mansión encantada de los genios benéficos...

Basta lo dicho, para comprender que el tal puente era con justos títulos un motivo de orgullo para Castelmouro. Se había hecho provisional para reemplazar la barca primitiva que ponía en comunicación ambas márgenes, y mientras se realizaban las obras del gran puente colgante de un ferrocarril que tenía muy esperanzados á los castelmourenses, ansiosos de romper el aislamiento casi secular en que vivían. Y por eso, por su carácter de provisional, era el puente de madera, si bien resultó ésta de tan buena calidad y los constructores se esmeraron tanto en la labor, que la obra prometía por su robustez insólita largos años de vida sobre los que ya llevaba de excelentes servicios á las poblaciones ribereñas.

En España suele ser permanente lo transitorio y caduco lo que debiera ser perenne. Ello es que pasaron años y años, muchos más de los calculados para que el ferrocarril se terminase, y el puente colgante, maravilla de las maravillas, tema perpetuo de las discusiones locales, obra mil veces cantada por los vates indígenas y descriptas por los periódicos de toda la región, apenas si tenía otra realidad que la de existir en los planos del ingeniero que con tanta grandeza lo concibiera.

Las, obras dificultadas unas veces por falta de recursos, otras por resistencias á la expropiación, no pocas por revisiones del proyecto, impuestas por el caciquismo, avanzaban con lentitud tal, que era incógnita difícil de despejar la de saber si vería en su vejez llegar á Castelmouro la primer locomotora la generación que ya peinaba canas en aquella insigne villa.

II

No todos deseaban la llegada de aquel día fausto para Castelmouro. Había un hombre que de antemano consideraba esa fecha como la más aciaga de su vida. Ese hombre era el guardián del puente, el señor Juan, un viejo de barbas foscas y enmarañada melena blanca, alto y enjuto, que estaba continuo en el fondo de su garita, solitario y mudo, como si hiciera abstracción de cuanto le rodeaba. Se le suponía el más viejo del pueblo; todo el mundo le recordaba, desde su primera infancia, tal como en la actualidad le veía; en el mismo sitio, en la misma quietud, con el mismo aspecto de patriarca sombrío.

Su vida pertenecía ya á la tradición, y la tradición contaba que el señor Juan, en sus lejanas mocedades, había sido el barquero de Castelmouro y el hombre más popular de la ribera. Cuando se construyó el famoso puente hubo quien, compadecido del barquero, á quien la nueva vía arruinaba para siempre, le propuso para guardia pontonero. Consideróse justo el nombramiento, y el hombre abandonó su esquife para ser en lo sucesivo el más celoso vigilante de la fábrica encomendada á su custodia... El cuidaba de que los carruajes moderasen su marcha al llegar al puente, y de que el ganado, si era numeroso, lo atravesasen en pequeños grupos; en las grandes crecidas del Preguiceiro pasaba la noche pendiente del cuasquido de las maderas, enfocando su linterna á los sitios de mayor peligro, pronto siempre á dar la voz de alarma...

Con ojo avizor seguía la marcha de las embarcaciones para prevenir cualquier choque contra los pilares.

Gran parte, pues, de aquella longevidad que alcanzaba el puente, debíase á los desvelos y cuidados del Sr. Juan, que parecía haber identificado su vida con la de aquellos leños venerandos. ¿Cómo hablarle á él de que se avecinaba el día en que tan admirable construcción habría de ser derribada por inútil? ¿Cómo podría consentir tamaña ingratitud el pueblo á quien el viejo puente había economizado fatigas sin cuento?

Así es que cuando los señores de la ciudad llegaban de paseo hasta aquellos sitios y se lamentaban en alta voz de las obras del célebre ferrocarril y de la tardanza de ver surcando los aires aquella vía colgante que había de dar fama eterna á Castelmouro, el viejo pontonero se estremecía de indignación en su garita, y juraba defender mientras alentase, la obra á que había consagrado su vida casi por entero.

III

Y llegó un día en que las obras del ferrocarril tomaron impulso inesperado.

Cierto magnate de influencia omnipotente en la comarca tomó por su cuenta el negocio, y los trabajos se reanudaron con actividad febril... Legiones de obreros pululaban en ambas márgenes del Preguiceiro, empleados en la roturación de la vía unos, y en la cimentación de los estribos del puente otros. En grandes convoyes fueron llegando por el río los tramos de hierro para la construcción del nuevo puente; se improvisaron multitud de fraguas, y por toda la ribera sonaron los ecos del martillo trabajando en los remaches con interminable golpeteo. Jamás palpitó con tanta fuerza la vida en torno de nuestra ciudad vetusta, olvidada del mundo en su retiro pastoril y religioso á la vez. A borbotones parecía en-

---

Folletín del DIARIO DE LA MARINA

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

—¡Si es así, tiene mucho que apretar para librarse!... ¿Cómo os llamais, muchacho?... ¿No es Tomás Davis?

—No, señor; me llamo Juanillo Brown; pero es lo mismo para su señoría. Para nosotros todos los nombres son iguales, señor.

—Pues bien, Juanillo, ¿sopla duro el viento por allá arriba? ¿Es tanto que te cueste trabajo aguantarte firme.

—Señor, no vale la pena que se ocupe vuestra señoría de eso. Después del invierno y la primavera que me he pasado cruzan en la *Bahía de Vizcaya*, esto me parece un juego. Media mano basta señor, para agarrarse arriba.

—¡*Cazolero*!... llévate á Juanillo Brown á mi *repostería*, y refréscale la garganta, que no le disgustará.

De esta manera trató Sir Gervasio de enmendar la injusticia que por error, había comatido al suponer que el juanetero se había engañado al *cantar* la nueva vela, y Juanillo volvió á su cruceta lleno de gratitud hrcia su almirante. Cuesta tan poco al grande y al poderoso hacerse populares, que causa sorpresa lo contrario; pero cesa nuestra admiración al recordar que tienen además el deber de ser justos; y al considerar que la justicia es incompatible de todo punto en la generalidad de los hombres.

Pasó media hora sin recibir nuevo aviso de los topes. Pocos minutos después el «Warspite» señaló al almirante que el buque avistado quedaba por su aleta de barvolento, y lo mismo hizo luego la «Activa;» pero ninguno daba más detelles, y como el rumbo que seguía no era muy diferente de los buques de la escuadra, les ganaba poco camino, á pesar de traer más vela que ellos. Entre tanto, los bajeles que demoraban al Sueste, comenzaron á ser visibles desde cubierta. La mar estaba tan llena de blanca espuma, que era muy difícil distinguir un buque con poca vela á una distancia regular, pero con el auxilio de anteojos, tanto Sir Gervasio como Greenly, pudieron cerciorarse de que el número de buques enemigos subía á veinte; habiendo sido señalado últimamente uno más por la «Chloe.» Sin embargo, algunos eran pequeños, y el vicealmirante, después de una minuciosa y prolongada inspección bajó su anteojo, y volviéndose á su su capitán de bandera para saber su opinión, le dijo.

—¡A ver, Greenly, si estamos conformes!... Segun mi cuenta, son trece navíos de línea, dos fragatas, cuatro corbetas y un lugre, ó sean veinte velas en total.

—En cuuto á que sean veinte velas, no hay duda ninguna, Sir Gervasio; pero los buques de más á popa, quedan aún demasiado lejos para fijar su clase. Creo más bien que resultarán ser catorce navíos de línea y solo tres fragatas.

—Son muchos para nosotros, á la verdad sin Bluewater. Con sus cinco navíos y su posición al Oeste, el resultado sería halagüeño para mi escuadra, Podríamos irnos dejando correr casi paralelamente á monsiurde Vervillin, hasta que el tiempo abonanzara, y luego saludarlo cortesmente. ¿Qué decís á esto, Greenly?

Que no hacemos nada mientras no se nos una la otra división... Pero la «Activa,» el «Warspite» y el «Bleuhein» tienen señales.

—¡Ah, sí! sin dud nos dirán algo del incógnito que viene por la popa. ¿Qué sucede, Bunting?

—El avistado por el Noroeste tiene la numeral de la «Druid»—contestó el oficial de órdenes consultando mecánicamente su libro.

—¡Voto al demonio! Entonces no debe andar lejos Bluewater. No hay nadie como Dik para ocupar su lugar; tiene un instinto para una línea de combate, que nunca le he visto fuera de su verdadero puesto, manteniéndose en él con la misma facilidad que si los buques hubiesen sido construídos allí mismo. ¡Con que la numeral de la «Druid»! El «César» y los demás vendrán en orden de fila natural, por el Norte, con proa á barlovento nuestro; lo cual colocará al conde magníficamente á sotavento.

Greenly estaba muy lejos de tomar las cosas en un sentido tan favorable como el almirante. No le hacía gracia ver sola á la «Druid» tan *envelada*, á pesar del tiempo reinante. No le parecía natural que la división viniese forzada de vela; y al navegar así la fragata, podía ser para alcanzar al «Plantagenet» y desempeñar alguna comisión importante. Por esta razón, se inclinaba á creer que el buque tenía algo que comunicarles.

—No dejais de tenía razón Greenly—dijo el almirante reflexionando—y es cosa de pensar en ello. Si Denham no nos dice nada del conde que nos haga cambiar de plan, veremos lo que trae la «Druid».

Denham era comandante de la «Chloe», cuyo buque, airosa fragata de treinta y seis cañones, se sumergía en las motañosas olas que venían desde el Atlántico despidiendo caños de agua por sus *escobenes* cada vez que levantaba la proa, al modo de una ballena. Este buque (ya lo hemos dicho) distaba una legua larga por la proa á sotavento del «Plantagenet», y por consecuencia se hallaba más cerca de los franceses, que se aproximaban por esa parte del horizonte formando una dilatada línea de fila, como los ingleses, reformada algún tanto, sin embargo, por los buques de la descubierta que navegaban por las amuras de barlovento de sus amigos.

La distancia á que se hallaban de los ingleses hacía aún necesario el uso de los anteojos para averiguar con certeza la fuerza con que contaba monsiur de Vervillín y el objetivo de su escuadra, ques que los buques de más á popa estaba todavía dema-

trar sangre nueva en aquel cuerpo apergaminado y recogido en su quietud hierática... Pronto el puente de hierro quedó cabalgando sobre sus gallardos estribos de piedra berroqueña y al lado mismo de la antigua puente de madera, cuya tosquedad y pobreza resaltó por primera vez á los ojos de los embobados castelmourenses.

Los poetas remozaron sus odas al coloso de hierro, la prensa volvió á insertar minuciosos artículos descriptivos, los Círculos locales hirvieron en comentarios apologéticos de la nueva vía; poetas, periodistas tertulianos de todos los mentideros de Castelmouro, coincidían en abominar de que aún siguiera en pie el *ridículo* armatoste de madera que no dejaba lucir por entero la gentileza y la audacia del camino colgante.

—Eso debía volarse con dinamita—decían unos.

—¡O destruirlo á hachazos! — proponía otro.

—Es una vergüenza para una ciudad que, como Castelmouro, entra ahora en el torrente de la vida moderna, exponer á los ojos de los viajeros una antigualla que, como esa, pregona con tanta elocuencia lo humillante de nuestro pasado... Así decía más de un grave personaje en los salones del Casino, alardeando de espíritu fuerte y de hombre muy á la moderna.

Tanto se dijo, que quedó acordada la destrucción del puente.

Cientos de operarios, comenzaron á recorrer, hacha en mano, su entramado y á destruir aquella obra admirable que había resistido incólume los embates de las aguas, la furia de los vientos y la carga de los años.

Cada hachazo que conmovía la vieja puente, sonaba en el corazón de su fiel guardián como si en sus propias carnes se hundiera el acero implacable.

—¡Pobre señor Juan! Nadie se acordaba de él. Entre la multitud que iba á presenciar con la sonrisa en los labios aquella obra destructora, no hubo uno que se fijara en el anciano pontonero, lloroso y triste en el fondo de su garita, como encarnación viva de un dolor sin consuelo.

Minados todos los soportes del puente y serrados los tramas, se señaló día para la voladura. Un cartucho de dinamita debía, al estallar, deshacer como castillo de naipes el puente ya inútil.

Pobláronse ambas márgenes de gentes en son de romería y de fiesta con objeto de presenciar el espectáculo: se dieron las señales para que se apartasen los curiosos; bogó á palada de rey, con lentitud solemne, el esquife donde iban los que habían de colocar la dinamita destructora en el soporte central; se vió después al barquichuelo alejarse rápidamente, como criminal que huye; hubo un momento de gran expectación, y entonces la multitud atónita presenció un espectáculo extraordinario... Un hombre apareció sobre el puente, y apoyándose sobre la varandilla avanzó hasta el centro donde se erguía una gran cruz, á la cual se abrazó con frenesí el desventurado...

—¡El Sr. Juan!—gritaron muchas veces entre la muchedumbre espantada...

Era él, en efecto, decidido á terminar su vida con el puente y á perpetuar la memoria de ambos en una misma tragedia..

Nadie intentó socorrerle. La mecha del explosivo tocaba á su fin. Reinó entre todos los espectadores un silencio profundo. Serena y dulce murmuró la corriente del Preguiceiro algo que vibró como sollozo de prolongada cadencia.

El Sr. Juan siempre al lado de la cruz, tendió su mano hacia la muchedumbre y exclamó con ira:—¡Ingratos!

Una detonación formidable ahogó el apóstrofe del pontonero, y entre las tablas carbonizadas y rotas cayó su cuerpo al río, que tendió sobre él piadoso el manto de sus ondas.

. . . . . .

—Ahora dicen los aldeanos que cuando el tren pasa orgulloso sobre el puente colgante de Castelmouro, una mano huesosa y rígida surge de las aguas y amenaza con ademán de maldición á la locomotora... ¡á la locomotora que pasa haciendo trepidar el puente con estrépito de gigante carcajada!

PRUDENCIO ROVIRA.

DESDE TRUBIA

19 Junio.

Para uno de estos días se anuncia la visita á esta importante fábrica nacional, del ministro de la Guerra, que ya había prometido á raíz de su nombramiento, y que por diversas causas no se llevó á efecto.

Espérasele con verdadero interés, sobre todo si se tiene en cuenta que ha de significar un completo cambio para la lánguida vida industrial que lleva desde hace muchísimo tiempo.

Únicamente por la fatalidad que parece adjunta al carácter español, se explica que teniendo la Nación una fábrica tan importante como es la de Trubia para la construcción de toda clase de material de artillería, se mande construir en el extranjero, resultando poco patriótico, por significar un quebranto grave para la industria nacional.

Por eso y cuando el actual ministro de la Guerra anunció su buen propósito, de que se construyera en España el material de tiro rápido, se recibió tal noticia con verdadero júbilo y satisfacción, por significar aumento de obra que naturalmente había de redundar en beneficio de la infinidad de los obreros que se encuentran hoy poco menos que en la miseria.

Así pues no son los obreros los menos interesados en que esta visita se lleve á efecto porque de ella esperan se aumente algo sus reducidos jornales y al efecto sabemos que se preparan para hacer ante el ministro una respetuosa demanda en tal sentido; mereciendo en realidad se atienda su justísima pretensión pues hay grandísima diferencia en los jornales que disfrutan estos obreros comparados con los de la industria particular.

De desear es, en verdad, no se defraudarán las esperanzas de los directores y obreros ya que de la visita del excelentísimo general Luque se espera que la situación ruinosa presente cambie á un estado próspero y floreciente.

Abrigamos el convencimiento casi absoluto de que así sucederá, porque el señor ministro podrá apreciar por sí mismo los poderosos elementos con que cuenta Trubia para construir cuanta artillería se necesite y que si hasta la fecha no se hizo en la proporción de sus elementos ha sido principalmente por la poca atención con que se la dotaba en presupuestos.

Pudiéramos dar toda clase de demostraciones para hacer ver la competencia de esta fábrica con las similares del extranjero, pero renunciamos á ello en la seguridad de que nadie mejor que el ministro en su visita lo ha de reconocer y conocerse de la exactitud de nuestras afirmaciones.

Hacemos punto por hoy no sin recomendar con todo interés se vea el medio de dar cumplida satisfacción á los deseos de la Directores y obreros por parte de quien como el general Luque tiene en sus manos la aplicación del remedio.

E.

Exámenes para la Escuela Naval

Los opositores examinados hoy han obtenido las notas siguientes.

D. Joaquín Gutiérrez, 1,6; D. José Aguilar, 0,6; D. Mateo Mille, 7; D. Manuel Guimerá, 6,6; D. Francisco López, 0,8; D. Francisco Javier Enrile, 0,8; D. José Dueñas, 1,6; D. Benigno González, 8; D. Angel Lloveres, 6.

Mañana continuarán los exámenes de Aritmética para los números, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 48, 49 y 51.

Información de Marina

El «General Concha»

Por el ministerso se han transmitido hoy las órdenes oportunas para que el cañonero «General Concha» traslade á Ceuta y á Melilla la población penal de los presidios menores.

En estos parece que se crea ahora una situación muy difícil por no haber elementos de población con que sustituir á los penados, los cuales eran los que realizaban todos los trabajos rudos.

La escuedra de instrucción

En breve se hará á la mar la escuadra de instrucción, que se encuentra en Cartagena.

Antes de zarpar completará la dotación de sus buques con marinería del crucero «Lepanto».

Cuerpo general

Se ha dispuesto que sea pasaportado para esta corte el capitán de navío de primera clase D. Emilio Fiol que se encuentra en Cartagena.

El teniente de navío D. Enrique Lacierva ha sido designado para que asista como vocal al tribunal de exámenes de maquinistas navales.

Han sido nombrados ayudantes del jefe de Estado Mayor del Departamento de Ferrol, capitán de navío de primera clase don José Barrasa y del contralmirante D. Enrique Sostoa, respectivamente los alféreces de navío D. Juan Carre Chicago y D. Rafael de la Piñera.

El teniente de navío D. José María Martín cesa en el destino que desempeñaba en el Arsenal de la Carraca

Se ha concedido el retiro provisional al capitán de fragata D. Joaquín Rovira.

Despacho de buques

Habiendo acudido en consulta al capitán general del Departamento de Cartagena, los comandantes de Marina de Valencia y Tarragona, sobre autorización para pescar al Bou fuera de las aguas de la zona de vigilancia, les previno que los capitanes de puerto debían atenerse, para el despacho de buques con dicho objeto á las prevenciones siguientes, que han sido aprobadas de Real orden y hecho extensivas á todas las autoridades, en cuyas jurisdicciones se ejerza la referida pesca.

4.ª Que las Capitanías de puerto deben despachar todos los buques que hayan de hacerse á la mar, siempre que lo hagan en condiciones legales.

2.ª Que con arreglo á la Real orden de 29 de Agosto de 1905, es lícita la pesca del Bou, en todo tiempo, fuera de las seis millas de la costa, y, por tanto, no hay inconveniente en despachar para ese objeto á todos los que lo soliciten.

3.ª Que el porte mínimo de tres toneladas, señalado en el art. 5.° del Reglamento para la pesca del Bou y demás artes de arrastre, remolcadas por embarcaciones, se refiere á las que hayan de hacerlo en la costa.

4.ª Que para los que soliciten ser despachados para pescar fuera de la zona de vigilancia establecida en el art. 7.°, quedan en toda fuerza la Real orden de 10 de Septiembre de 1880 y el art. 154 del Tratado 5.°, Título 7.° de las Ordenanzas de 1793; y

5.ª Que si á pesar de todas las providencias preventivas y coercitivas, dentro del Reglamento, no pudiesen los capitanes de puerto impedir los abusos que pudieran originarse en el despacho de buques para la mencionada pesca, dada la escasez de guardacostas que ejerzan las precisas vigilancias, deberán apelar al extremo recurso previsto en los artículos 28 y 29 del mismo Reglamento del Bou, proponiendo lo que en ellos se expresa.

Marina mercante

Ha sido autorizado D. Felipe Fernández y González, vecino del puerto de Vega, para establecer una cetarea de langostas en el sitio conocido por Seteumbo de dicho puerto.

También se ha concedido autorización á D. Santiago Masposch para traspasar á Don Cristóbal Félix Mir, un vivero de mariscos establecido en el puerto de Mahón.

EN LA PLAZA

Corrida extraordinaria

Seis toros de Miura.— Espadas: Fuentes, Bombita y Mazzantinito.

Fué la corrida celebrada ayer tarde en nuestro *circo taurino*, merced á las condiciones del ganado, muy aceptable, resultando divertida y en extremo emocionante.

En verdad que el Sr. Miura escogió seis buenos *socios* con toda la barba, pues se traían dentro las de Caín, ó si quieren ustedes... unas inteciones «más que perras»...

El primero, *Abutardo* y el quinto, *Ditero* achuchaban y alargaban la gaita de un modo nada tranquilizador.

Fuentes á su primero le pasó de muleta muy valiente, y con inteligencia, sufriendo varias cogidas de verdadero peligro de las cuales le libró Bombita ganándose una ovación por lo oportuno, y sobre todo «por su compañerismo», pues en una le quitó el toro exponiendo su persona. En cuanto pudo aprovechar y demostrando valor se tiró Antonio á matar, agarrando «una casi entera estocada» de la que rodó el toro sin puntilla valiéndole una gran ovación.

En su segundo cogió las banderillas entre los aplausos de la concurrencia, y citando como él solo estila, colocó un *archisupermonumental* par en las mismas péndolas, ganándose el delirio en palmas. Sale á matar y termina de una superior media estocada. ¡Muy bien, Antoñito!

Bombita saludó á su primero con dos verónicas buenas, y un farol, saliendo embarullado y rozándole los cuernos el cuerpo, pero el chico estaba la mar de fresco; Barquero prendió dos pares muy buenos, llegando muy requetebién, mas no se le aplaudió lo debido. Bombita hizo una faena muy vistosa y valiente, rematando muy bien los pases, y aprovechando dió media buena.

En su segundo dejó un par de banderillas al cuarteo algo caído.

Mazzantinito, al dar unos capotazos, salió volteado y campaneado quitándole el toro Fuentes, sin más consecuencias que el susto. *Bombita* terminó con una ladeada saliendo atrompilado por dos veces.

Le tocaron los dos huesos de la tarde, pero no se arredró y siempre estuvo entre los cuernos y muy trabajador, haciendo muy buenos quites y corriendo á los toros como acostumbra.

Mazzantinito estuvo valientísimo, entrando á su primero, sin estar cuadrado, agarrando una entera un poco caída. El público le tributó una ovación, mas el chico de Pozas se *resistía* á dar la vuelta al ruedo.

Al último lo despachó de media estocada.

Los picadores pésimos, salvo *Agujetas* que se picó casi sólo los toros de Mazzantinito. Muy bien, sobre todo en una vara, *recargó* como en sus buenos tiempos, ganándose muchos aplausos merecidos. ¡Bien por el veterano!

UNO DE LA GRADA 2

LA GACETA

La de hoy contiene las disposiciones siguientes:

Instrucción pública y Bellas Artes.—Real decreto nombrando subsecretario de dicho ministerio á D. Alejandro Roselló y Pastors.

Fomento.—Reales decretos admitiendo la dimisión que del cargo de director general de Agricultura, Industria y Comercio ha presentado don Daniel López y López, y nombrando para el referido cargo á D. Martín Rosales y Martel.

Gracia y Justicia.—Reales órdenes de personal.

Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden nombrando Ayudante numerario de la Sección artística de la Escuela elemental de Industrias y Bellas Artes de Oviedo á D. José Albiol López.

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

Junta administratava del Arsenal del Ferrol. Subasta de las obras de reparación necesaria en la iglesia parroquial de San Francisco, de este Departamento.

Edictos de dependencias de Hacienda en averiguación del paradero de los individuos que se mencionan.

El ferro-carril de Egipto á la India

El «Post» de Berlín anuncia que Inglaterra trata de unir á Egipto con la India por medio de una línea férrea que arranque desde Port Said, la cual cruzará Arabia, las partes más bajas del Eufrates y se enlazará en esta región con la que viniendo de la India se haga pasar por las regiones más al Sur de Afganistan y Persia.

Este proyecto dice el «Post» es de relativa fácil realización por el predominio de Inglaterra en la costa de Arabia, la posesión de Aden, de las islas de Kamaran y Perim en el Mar rojo y las de Bahrein en el Golfo pérsico, así como también por la posición que ha logrado en Mascate y en la entrada de dicho Golfo.

Ese ferrocarril, ligado al Central de África, comunicará las colonias inglesas de este continente con las de Asia, y desde Inglaterra se podrá ir al Cabo y á la India en muy pocos días.

Cada vez se acortan más las distancias y se estrechan las relaciones entre los pueblos en provecho de la solidaridad humana, á lo cual contribuye en primer término la ambición de poder y riqueza de las naciones civilizadas, que es el mayor estímulo para el progreso de la humanidad.

EL CONFLICTO FORAL

Los diputados y senadores por las provincias vascas han visitado esta tarde en la Presidencia al Sr. Moret para pedirle que no sea aplicado á aquéllas el Reglamento de Sanidad interior, que como es sabido ha ocasionado el conflicto de Elanchove.

EL MINISTRO DE ESTADO

En las primeras horas de la madrugada el enfermo se hallaba algún tanto tranquilo, dentro de la gravedad, interpretándose como decaimiento de fuerzas y no como mejoría, desgraciadamente.

Durante toda la tarde y noche de ayer han desfilado por el hotel de la calle de Fortuny, en que vive el ministro de Estado, todo el Cuerpo diplomático extranjero y multitud de personalidades de los diferentes partidos políticos.

Los hijos del ilustre prócer no se separan de la cabecera del enfermo.

Desgraciadamente, parece inminente el peligro.

LAS CÉDULAS PERSONALES

Desde hace algunos días venimos recibiendo muchas cartas, rogándonos nos hagamos eco de la absoluta necesidad de prorrogar, como en años anteriores, el plazo voluntario para la adquisición de cédulas personales.

La aglomeración de personas en los centros recaudatorios es grandísima; las horas de oficina insuficientes para atender á los peticionarios, y como creemos que, ni aun duplicando las horas de trabajo, los empleados podrían expender todas las cédulas dentro de los pocos días que restan de mes, consideramos de toda justicia la prórroga del plazo voluntario para la obtención de las cédulas, pues solo de tal modo, podrán evitarse los grandes perjuicios que se irrogarían á los sujetos á dicho impuesto.

La Escuela náutica de Barcelona

El martes por la mañana estuvo á visitar la Escuela náutica el director general de la Marina mercante, excelentísimo señor don José Ferrándiz, quien pasó una detenida visita á todo el establecimiento, enterándose minuciosamente de la marcha de la enseñanza y felicitando y elogiando el buen celo del director y profesores. Acompañaron á dicho señor en la visita los señores Millet (don José), Torres y Garriga, del Fomento de la Marina, habiendo invitado después á almozar al ilustre ex ministro en el hotel del Tribidabo.

Situación de los vapores de la "Compañía Trasatlántica,,

Línea de Fernando Póo. — El «San Francisco» salió el 7 de Río de Oro para Fernando Póo.

Línea de Nueva York.—El «Manuel Calvo» llegó á Las Palmas el 17, de Cádiz.—El «Antonio López» salió de Curacao el 16 para la Guayra.—El «Buenos Aires» llegó el 17 á Barcelona de Cádiz.

Línea de Cuba y Méjico.—El «Alfonso XIII» llegó á Santander el 17, de Bilbao.—El «Reina María Cristina» salió de Veracruz el 16 para la Habana.

Línea de Venezuela-Colombia.—El «Montserrat» llegó á Genóva el 10, de Marsella —El «Montevideo» llegó á la Habana el 17, de Nueva York.

Línea de Montevideo. El «P. de Satrústegui» salió de Santa Cruz el 17, para Cádiz.—E «León XIII» salió de Santa Cruz el 9 para Montevideo.

Línea de Canarias.—El «M. L Villaverde» llegó á Valencia el 18, de Barcelona.

Línea de Filipinas.—El «Isla de Panay» salió de Cádiz el 17 para Cartagena.—El «Isla de Luzón» salió de Singapore el 18 para Colombo.—El «Alicante» salió de Barcelona el 19, para Cádiz.—El «O. López y López» salió de Colombo el 14 para Singapore.

Servicio especial.—El «Larache» llegó á Cádiz el 5, de Vigo — El «Mogador» llegó á Cádiz el 1.° de Mayo, de Las Palmas.

Vapores en puerto.—El «San Ignacio», «Rabat», «Ciudad de Cádiz», «Alfonso XII», y «Cataluña», en Cádiz.

Información política

Consejo aplazado

El Consejo de ministros que se había anunciado hoy se ha suspendido hasta mañana.

Parece que este aplazamiento obedece al delicado estado de salud en que varios ministros se encuentran.

El Sr. Quiroga Ballesteros

Molestado por una fuerte afección á la garganta, tuvo que retirarse á las once de la mañana del ministerio de la Gobernación el Sr. Quiroga Ballesteros.

Afortunadamente la dolencia no ofrece gravedad.

Esta tarde ha asistido el ministro á su despacho oficial, pero con la recomendación facultativa de que hable lo menos posible.

Los aranceles

El Sr. Moret ha manifestado que en la imposibilidad de concertar ahora tratados de comercio por estar las Cortes cerradas, se negociarán algunos *modus vivendis* á fin de que no sufran perjuicios los intereses del comercio y de la industria.

***

Varios diputados catalanes entre los que se hallaban los Sres. Salmerón y Nougués han visitado hoy al Sr. Moret para pedir algunas modificaciones en el nuevo arancel en beneficio de la industria de Barcelona y Tarragona.

Las admisiones temporales

También ha visitado al Sr. Moret una comisión de harineros castellanos para oponerse á la concesión de las admisiones temporales.

El jefe del Gobierno les hizo ver que éste régimen no perjudica á los cosecheros castellanos.

Los comisionados expusieron después al Sr. Moret su deseo, de que sean modificadas las partidas del nuevo arancel, referentes á las sémolas y sus similares, habiéndoseles ofrecido que este asunto pasará á estudio de la Comisión de Hacienda correspondiente.

El protocolo de Algeciras

El Gobierno ha recibido hoy noticias de Tánger, comunicando que ha sido firmado por el Sultán el protocolo de Algeciras.

PUBLICACIONES

Acaba de publicarse el número 161 de la notable Revista decenal ilustrada *Vida Marítima*, órgano de propaganda de la Liga marítima española, con importantes trabajos de actualidad marítima y gran profusión de magníficos grabados, como expresa el siguiente

Sumario.—Texto; Crónica marítima, Adolfo Navarrete. El poder naval, José Ricart y Giralt. —El trasatlántico holandés «Nuevo Amsterdam». —Una visita al instituto náutico de Génova, Eugenio Agacino.—Pesquerías canadienses.—Pesquerías de Terranova.—Pesca intensiva en Portugal.—Vivero flotante.—Cabalgatas de pesca, Un pescador.—El piloto y la comadre (cuento), José Zahonero.—Del litoral: Puertos y playas — Información general — Navegación y jurisprudencia marítima, Guillermo García Parreño Navegación, fletes y mercados.— Nuestros grabados. —Anuncios.

Grabados: Trasatlántico Holandés «Nuevo Amsterdam».—Enseñanzas marítimas populares en Francia (tres grabados) Vivero flotante Cabalgatas de pesca.—El piloto y la comadre (tres ilustraciones).—Plano de las regatas de San Sebastián.—Máquinas para construir latas con cierre automático —La corbeta sueca «Saga» —El «Lusitania», trasatlántico de turbinas (dos grabados). — «El Provence», trasatlántico francés (dos grabados). — «Angela I» yate del Kronprinz.

***

Los grandes locos. Es el título de una hermosísima narración magníficamente ilustrada por Coullaut Valera y original del notable escritor José Nogales, que *Blanco y Negro* publicará en su número correspondiente al próximo sábado También en dicho número aparecerán originales literarios y artísticos de Azorín, del celebrado poeta Vicente Medina, de Melitón González, Regidor y otros renombrados escritores y dibujantes. Igualmente publicará el citado número una preciosa portada á dos colores de la fotografía que ha obtenido el premio primero en el Concurso fotográfico que se celebró en la casa de *Blanco y Negro;* una plana á todo color de Carlos Vázquez; otra página á todo color de García y Rodríguez; un precioso cuento baturro de Gascón y varia é interesante sección de actualidad: La fiesta del Arbol. Fiestas del Corpus en Granada Burgos: el Corpillos y la Romería de San Bernabé en Sotoscuevas. El orfeón donostiarra en San Sebastián. La nueva draga de Huelva. El doctor Bejarano académico Doña Emilia Pardo Bazán en el Ateneo. Los bustos de los Reyes, del gran escultor Benlliure. Asimismo se registran otros muchos sucesos de actualidad.

NOTICIAS

El alcalde ha concedido á los industriales establecidos en San Antonio de la Florida que se celebren en aquel hermoso campo las verbenas de San Juan y San Pedro.

También los autoriza á que se trasladen al Salón del Prado, siempre que se sujeten á un modelo de casillas bajo las condiciones higiénicas y de elegancia que dicho paseo requiere.

Lo que no han podido conseguir hasta ahora esos modestos industriales es que las licencias sean gratis, según lo tenían solicitado, á fin de resarcirse en parte de las grandes pérdidas sufridas á causa del temporal en la romería de San Isidro y luego en los primeros días de la verbana de San Antonio.

Anteojos roca precisión

Unicos 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

GRAN TEATRO.—A las 8 y 1/2 —La Czarina. El dúo de la Africana.—El triunfo de Venus. El husar de la Guardia

ZARZUELA.—A las 8 y 1/2 La vara de Alcalde.—Amor gitano.—Los Campos Eliseos.

APOLO.—A las 8 1/2. El nuevo servidor y Los chorros del oro.—El maldito dinero.—El Rey del petróleo.—El pollo Tejada.

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

PARISH.—A las nueve.—La familia Julians, La troupe Havamas, Pinta con su Regimiento de Ganson y toda la nueva compañía de circo y varietés que dirige William Parish

SALON DE ACTUALIDADES.—Todas las noches espectáculo de varietés — Couplés —Bailes. —Viograph americanos.—Debut de la Esmeraldas.—A las 5 y 1/2 matinée.

RECREO ARGUELLES.—(Ferrar, 27).—Variadas atracciones.—Patines Cinematógrafo Columpios, Gimnasio, Carrousel. Tiro al blanco y otros.—Los señores patinadorec pueden ejercitarse en este sport desde los 7 de la mañana.

EDEN CONCERT MADRILEÑO (Teatro Martín.—Gran éxito del entremés lírico Preservativo del rostro.—Grandes atracciones. — Ha-Hi-Cha —Jakson el Mise Luise.—Mile. Darlac.—Les Doretla.—Hermanas Puchol.—Pilarcilla.—Pi arcilla.—Raquel.—Morenilla. Mimí.

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

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.

ROMEA.—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.

CINEMATOGRAFO FRANCO-ESPAÑOL. — (Duque de Alba, 6) Variación de programa todos los sábados. Películas novedad. Después de cada sección el transformista Rafael Arcos.

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 21	Día 22
Serie F, de 50.000 ptas. nominales	81 65	81 55
» E, de 25.000 » »	81 65	81 60
» D, de 12 000 » »	81 70	81 60
» C, de 5.000 » »	81 80	81 75
» B, de 2.500 » »	81 80	81 80
» A, de 500 » »	81 80	81 80
» G y H, de 100 y 200	81 80	81 80
En diferentes series	81 85	81 80
5 o/o amortizable		
Serie F, de 50.000 ptas. nominales	99 85	99 80
» E, de 25.000 » »	99 85	99 80
» D, de 12 000 » »	99 90	00 00
» C, de 5 000 » »	99 90	99 80
» B, de 2.500 » »	99 90	99 80
» A, de 500 » »	99 90	99 80
En diferentes series	99 85	99 85
Valores de Sociedades *Acciones*		
Banco de España	444 00	444 00
Banco Hipotecario	000 00	000 00
Banco Hispano-Americano	000 00	000 00
Banco Español de Crédito	000 00	000 00
Comp.ª Arrendataria de Tabacos	408 75	408 75
Soc. de Electr. de Chamberí	76 00	000 00
Idem del Mediodía	000 00	000 00
Soc. Gen. Azucarera Preferentes	65 00	64 00
» » Ordinarias	00 00	00 00
Ferrocarriles Norte España	000 00	00 00
Unión Española de Explosivos	280 00	280 00
Obligaciones		
Cédulas del Banco Hipotecario	101 55	101 65
Sociedad de Chamberí 5 %	88 25	00 00
» del Mediodía 5 %	00 00	00 00
Ciudad Lineal 8 %	000 00	000 00
F. C. San Julián de Musques 5 % 1.ª emision	000 00	000 00
» » » 2.ª emisión	000 00	000 00
Valladolid Ariza	000 00	105 50
» » Serie C	000 00	000 00
Sociedad Azucarera 5 %	96 80	000 00
Madrileña de Electricidad 5 %	92 00	000 00
Ferrocarril Norte de España 4 %	00 00	000 00
Cambio extranjero		
París.—A la vista por %	109 75	109 90
Londres —Libra esterlina	27 63	27 57

Imp. de A. Alonso, Barbieri, 8.

Compañía Trasatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Mayo saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor **Reina María Cristina** directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba 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 Sabanilla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se admitie 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 Carúpano, 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 Satrústegui** 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 Tánger, Casablanca, Mazagán, 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, Mazagán y otros puertos de la costa occidental deAfrica 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.

Avisos 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.

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 á la

Dirección Gerencia:—Montalbán, 3, Madrid

ó á 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

Admintstración de fincas con garantías, gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Recibos, Facturas. Habilitación de Clases pasivas. Representaciones.

Delegación de la GERMANÍA 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

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialjdad en máquinas marinas.

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

FUNDICIÓN 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 ee conservas y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosos instalacianes uncionando en España y Portugal.

Se envian presupuestos, pl nos y especificaciones al solicitarlos.

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 faciliten 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 ADMINISTRACIÓN

DE ESPAÑA

CUBA, PUERTO RICO, FILIPINAS, ESTADOS HISPANOAMERICANOS Y PORTUGAL

(BAILLY-BAILLIERE)

PARA

1906

Año XXVIII de su publicación.

TRES VOLUMINOSOS TOMOS

Ilustrado con Mapas en cartulina de las 49 provincias y el de Portugal.

CONTIENE

DATOS Estadísticos.—Geográficos.—Históricos.—Descriptivos.—Monumentos.—Vías de comunicaciones, telegráficas, telefónicas, postales.—Producción agrícola, industrial, minera, etc.—Comerciantes.—Industriales.—Principales contribuyentes.—Magistratura.—Administraciones del Estado, provinciales, municipales y eclesiásticas.—Ferias.—Fiesta mayor.—Aranceles, etc., 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, liberales ó eclesiásticas.

ES EL ÚNICO que contiene detalladamente la parte ***Oficial*** por estar ***Reconocido de utilidad pública por RR. OO.***

ES EL ÚNICO que contiene ***todos los pueblos*** de España por insignificantes que sean, ordenados por provincias, partidos judiciales, ciudades, villas ó lugares, incluyendo en cada uno: 1.°, una descripción geográfica, histórica y estadística, con indicación de las carterías, estaciones de ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, ferias, establecimientos de baños, círculos, etc.; 2.°, la parte oficial, y 3.°, las ***profesiones, comercio é industria,*** con los nombres y apellidos de los que las ejercen.

ES EL ÚNICO que da por sus tres órdenes de apellidos, profesiones y calles los habitantes de ***Madrid, Barcelona y Valencia.***

ES EL ÚNICO que da por sus dos órdenes de apellidos y profesiones los habitantes de ***Sevilla, Lisboa y la Habana.***

ES EL ÚNICO que da una información completísima de ***Cuba, Puerto Rico y Filipinas.***

ES EL ÚNICO que da una información completísima de todos los ***Estados Hispanoamericanos.***

1.° ***América Central:*** Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador y República Dominicana.
2.° ***América del Norte: México.***
3.° ***América del Sur:*** Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, República Argentina, Uruguay, Venezuela y Curaçao.

ES EL ÚNICO que contiene ***Portugal*** completo.

ES EL ÚNICO que da una ***Sección extranjera,*** con las señas de las principales casas representadas en España, con el nombre y señas 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, Plaza Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo.

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 GIJÓN Y SEVILLA

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS

Se admite carga á flete corrido para Rotrordan 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 novelas, 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 Cánilleres.
Ilmo. » Barón de Vilagayá.
Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

PRECIO: UNA PESETA

PÍDANSE EN TODAS LAS LIBRERÍAS DE ESPAÑA Y AMÉRICA

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI 8, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

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

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