

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.067

Redacción y Administración,

Madrid Lunes 15 Agosto de 1904.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

DOS HECHOS

«Los barcos se han hecho para combatir», se dijo imperiosamente al ilustre Vicealmirante Cervera.

Y el valeroso marino, que jamás vaciló un solo momento en sacrificar su vida por la Patria, sino que por el contrario, esperaba tan sólo para aprovechar el momento en que aquel sacrificio pudiera reportar algún beneficio á la Nación, ante la desatinada conminatoria que envolvía una grave ofensa para su honor militar, no dudó un momento más. Alistó todos sus buques con los escasos elementos de que disponía, sin reparar en que estaban faltos de protección, con artillería deficientísima, con un andar muy limitado por tener sus fondos sucios.

Tampoco reparó en que á su salida, en la boca del puerto, ocupando una posición estratégica inmejorable le esperaba un enemigo infinitamente superior constituido por los acorazados y cruceros más poderosos y que poseído de su superioridad abrumadora acechaba constantemente el momento de arrojarle sobre nuestros débiles barcos para destruirlos con la misma tranquilidad con que son deshechos los blancos que en los campos de tiro se colocan para la instrucción de los reclutas.

Nadie en la Escuadra hizo la menor objeción; todos sabían que iban á una muerte probable, que les esperaba una derrota segura, pero todos, rindiendo ciego culto á la disciplina militar, obedecieron estoicamente el orden de salida y á los pocos momentos, aparecían gallardamente nuestros buques en la boca del puerto, para servir impunemente de blanco á los artilleros yankees.

¿Para qué relatar el terrible espectáculo que inmediatamente se desarrolló? Deshechos á cañonazos unos buques, presa del incendio otros, en condiciones imposibles para continuar combatiendo todos, desaparecieron, unos bajo las aguas y fueron otros á encallar, faltos de dirección en las costas de Santiago.

No puede citarse ejemplo de mayor abnegación para sacrificar la vida en aras de la Patria. Y sin embargo, aquellos valerosos marinos que después de tan sublime acto cayeron, muchos en poder del enemigo y otros, los menos, tras de grandes penalidades lograron volver á Santiago para continuar defendiendo la bandera nacional, fueron objeto de censuras por parte de sus compatriotas y al ser repatriados recibíaseles con manifiesto desdén, como si entre los hechos más grandes y gloriosos de aquella guerra, no figurase el por ellos realizado.

Para los muertos, para los que pasaron á la otra vida invocando el santo nombre de la Patria, no ha llegado todavía el momento de la justicia, todavía o se ha elevado á su memoria un monumento que recuerde su heroísmo.

Ya no son nuestros marinos los que se encuentran embotellados en Santiago de Cuba; son los rusos que lo están en Puerto Arturo, y no ciertamente con cuatro cruceros y dos torpederos faltos de protección y con deficiente artillería, sino con doce ó catorce buques de primera, acorazados seis de ellos.

Pero el pueblo ruso y el Gobierno del Zar que no ignoran que si los buques se ha hecho para combatir no se han hecho para que un enemigo más poderoso los destruya impunemente, dejan pasar uno y otro día tranquilamente, sin mortificar sin molestar siquiera á su almirante con órdenes ridículas cuando no depresivas y únicamente cuando llega un momento en que la permanencia de la Escuadra en el puerto, ofrece peligros para su conservación, porque á ella llegan los proyectiles de la artillería japonesa, se la da orden para que busque otro refugio, pero sin recordatorios del deber que tiene de luchar, porque jamás los militares de honor necesitaron de tales requerimientos, sino simplemente para poner en salvo una fuerza que si sumada á otra puede proporcionar días de gloria á la Nación, utilizada á destiempo sería sacrificada estérilmente con provecho para el adversario.

Y todos hemos visto lo ocurrido. La Escuadra rusa de Puerto Arturo, que, según algunos telegramas dejan entrever, estaba en condiciones de medirse con las fracciones de la del Almirante Togo que la atacaron, lejos de aceptar combate, apresuróse á buscar refugio en puertos neutrales ó á volver á su anterior fondeadero, descargando tan sólo algunas ananadas sobre sus perseguidores, que son, sin duda, los que causaron las bajas de que hablan los correspondientes.

¿Merece censuras esta conducta? Ciertamente que no.

Con tan cuerdo proceder, los rusos han conservado en el mar una fuerza que acaso sumada á la que tienen en Vladivostok y á alguna otra que pudiera llegarles de sus mares, acabe por darles la victoria sobre el Japón. Aun no ocurriendo esto, siempre resultará que han salvado del desastre un poder naval que no se improvisa, que ha costado á la Nación muchos millones.

¿Se ha conmovido alguien en Rusia? ¿Se ha insultado á los marinos? ¿Ha lanzado nadie contra éstos su anatema? No; en el Imperio de los Zares se entiende de otro modo el patriotismo, que como lo entendemos aquí.

Allí se sabe que los buques son para combatir; pero para combatir solamente cuando existe alguna probabilidad de obtener el triunfo, no cuando se va á sacrificar la vida inutilmente.

Hagamos, pues, justicia á nuestros marinos, reconociendo que ellos procedieron con sin igual heroísmo, y que si sacrificaron su vida y sus buques estérilmente, fué en cumplimiento de órdenes superiores, que de otro modo hubieran realizado igualmente aquel doble sacrificio, pero con más provecho para la Patria.

¡No negamos á los nuestros lo que de buen grado y muy justamente concedemos á los extraños!

Ecos Navales.

Maniobras navales en Alemania

El *Marine-Verordnungsblatt* publica un decreto imperial que prescribe, que además de la flota de combate activa, tomen parte en las maniobras de este año los buques siguientes:

Del 4 al 10 de Septiembre: *Schwane*, *Prinz Albert*, *Peiborn*, *Olga*, *Carola* y dos torpederos.

Del 6 al 13: *Nimphé* y *Hamburg*. El Emperador asistirá á las maniobras á bordo del buque insignia *Kaiser Wilhelm II*, y se dice que no asumirá el mando.

La Marina y el Comercio.

La *United Service Gazette*, de Londres, publica el resumen de una conferencia dada por Lord Crassey, Presidente de la Comisión permanente de defensa y miembro de la Cámara de Comercio de Londres, con el título «Estado de la Marina y la administración naval».

Los puntos principales tratados por el conferenciante fueron los siguientes.

El orador comenzó afirmando que el estado de la Marina es una cuestión de vital interés para todos los que se dedican al comercio. En momentos en que tanto se discute sobre la cuestión del ejército, ha creído su deber exponer algunas observaciones sobre la situación naval. Los dos servicios, Guerra y Marina, deben combinarse en todo proyecto que interesa á la defensa del Imperio Británico.

Bajo el punto de vista de los buques de línea de primera clase, Inglaterra iguala la combinación de tres potencias reunidas, y teniendo en cuenta los buques en construcción y suponiendo que siempre suceda igual, se podrá hacer frente muy bien á dos de las principales naciones marítimas unidas.

El presupuesto de Marina para el año económico corriente será de cerca de 1.050 millones de francos.

De 1895 á 1905, el presupuesto de Alemania fué aumentado en 200 millones de francos, y en Rusia 100 millones para construcciones y nuevos armamentos. Para nuevas construcciones, Inglaterra ha tenido en diez años un aumento no menor de 250 millones de francos, aumento que ha sido apenas suficiente para sostener las construcciones de modo que equilibraran la de aquellas dos potencias reunidas. Si en los últimos tiempos se hicieron algunas excitaciones para aumentar el presupuesto, ya hoy no sucede así, puesto que el de construcciones superó al de Alemania, Francia y Rusia reunidas, y además se puede construir, por lo menos, con un 20 por 100 de coste menos que en Francia y Rusia.

Para el servicio de cruceros, el orador dijo que los cruceros de segunda clase del tipo *Challenger*, de unas 6.000 toneladas, son muy convenientes, ya que han costado 10 millones de francos, en vez de 25, como el tipo *Duke of Edinburgh*. Refiriéndose á la tripulación, dijo que creía que el Almirantazgo debía hacer mucho más por la educación de los oficiales jóvenes de la Reserva. Con 100.000 hombres en la reserva se podría reducir gradualmente la fuerza activa y de consiguiente el presupuesto.

¡VIVA VICTIS!

No quiero sombras en mi reinado... Palabras de D. Alfonso XIII.

De todas partes llegan anhelos fervientes, deseos irresistibles de rasgar las tinieblas y disipar las sombras que se ciernen sobre las mazmorras políticas. Es un propósito laudable, que ahora une en un solo esfuerzo la acción de todas las personas de sentimientos nobles y delicados.

Pero es peligroso, dentro de nuestras costumbres públicas, compadecer á los atropellados, á los sometidos, á los que por cualquier circunstancia han caído en desgracia y sufre, las inquisitoriales tiranías del feudalismo político. ¡Viva victis! ¡Ay de los vencidos!

El clamor general parece el eco de lejanas agonías, que caen como candentes gotas de plomo derretido sobre la conciencia nacional. Parece que se avanza en el camino de la libertad constitucional, pero lo que se hace es retroceder hacia los despojos medievales.

Las Cortes se abrirán; es probable que allí se haga la luz, pero entretanto seguirán los celajes, las sombras, las tinieblas acerca de esos despotismos improprios de los países libres. En Rusia, los chasquidos del *Knot*, ese terrible látigo que simboliza la barbarie moscovita, es casi institución, pero una institución franca, clara, definida... pero sólo en Rusia.

En los demás países, el tormento es un delito, un crimen contra la dignidad individual. Tolerarlo equivale á hacerse cómplice contra las leyes sancionadas y amparadas por el Código fundamental del Estado; es hacerse reo de arbitrariedad constitucional.

Ni de frente, ni de soslayo, ni con luz, ni con sombras, se puede defender fuera de Rusia el tormento, la barbarie, el castigo que atropella, denigra y humilla la libertad individual. Quienes resulten responsables de ese nefasto crimen, deben ser borrados de la consideración de ciudadanos de un pueblo libre.

No caben distinciones, ni excusas; la verdad debe brillar diáfana; hay que disipar las sombras, rasgar las tinieblas que hayan podido concentrarse en torno de las mazmorras políticas. No estamos en Rusia, donde el *Knot* es la ley suprema; estamos en la Europa culta, donde el derecho es la garantía más firme del ciudadano.

La opinión se levanta indignada contra los procedimientos inquisitoriales, que no pueden ser defendidos por las conciencias honradas. Hay que esclarecer lo que haya de cierto ó verosímil en los clamores de la opinión y hacer que la espada de Themis caiga sobre la cabeza de los culpables.

Esa será la única manera de dignificar el derecho público y privado en un país de ciudadanos libres; el único medio de satisfacer los anhelos de la masa general del país, que pide justicia, no despotismo, que quiere luz, y no sombras; que desea figurar con decoro y dignidad entre las naciones cultas.

Brote la luz, venga de lo alto el foco intenso que aclare estos misterios, estas incertidumbres, estas nebulosidades; y sepáse de una vez si las garantías constitucionales son el más firme baluarte contra las tiranías embozadas, ó son, por el contrario, un código escrito en el agua.

LAMENTOS

FEMINA

La trata de blancas, es un asunto que rueda de vez en cuando por las columnas de los periódicos. Las blancas, son... esclavas del vicio, víctimas de la maldad masculina, y por consiguiente, hay que hacer algo para redimirlas... por lo menos, emborronar papel.

La estadística, con sus brutales enseñanzas, nos dice que cada vez hay menos matrimonios. La familia se disuelve, el hogar doméstico desaparece. Las polvencias blancas... tienen sobre sí el ambiente de contribuir con sus encantos á tan deplorable resultado.

¡Bajo las blancas! Ese es el grito de guerra, no diré de las negras, pero sí de muchas morenas, graciosas ellas, y de no pocas rubias, interesantes y seductoras como ellas solas. Realmente, el grito no es el de abajo las blancas; sino el de la trata, esa trata de blancas, tan traída y tan llevada en las columnas de los grandes rotativos.

No digamos con el filósofo de marras, que «ya la moral huyó de Grecia», porque sería precipitar demasiado los acontecimientos; pero lo que es, que han huido, no de Grecia, si no del solar español, aquellas grandes virtudes y exaltadas bondades de nuestras clásicas abuelas, no hay quien lo niegue.

Y la culpa no es de las blancas, ni de las negras, ni de las morenas, ni de las rubias. Es... de la realidad, que impulsa á las nacionalidades hacia un progreso que engendra y determina necesidades costosas... que no se atreven á mirar de frente y que no pueden sufragar, ni de frente, ni de costado, los novios del día, esto es, los candidatos á marido.

¡Qué sombreros! ¡Qué plumas! ¡Qué encajes! ¡Qué foulards! ¡Qué *frou-frou* viene todos los años del famoso «Paris de Francia!» Las modestas hijas de familia se acicalan, se empolvan, se miran al espejo! Se encuentran bonitas, pero aspiran á ser irresistibles, y ya no sueñan como antes con una posición matrimonial adecuada á sus condiciones generales, sino con esplendores, grandezas y riquezas, en suma, con un cuadro, ó siquiera con un marco dorado, digno de su belleza... y de sus encantos irresistibles.

Y quién es el guapo que spechuga con tales y tantas pretensiones femeninas? Ya no se aprende, como antes, á coser y á bordar, sino á tocar el arpa, á gobernar un magnífico tronco de caballos de pura sangre. No se leen sino las revistas de moda, sólo se piensa en exhibiciones, fastuosidades y locuras. Los novios matrimoniales escasean, se retiran, se retiran «discretamente por el foro» y los arrogantes belidales, las irresistibles diosas del amor... se quedan, como suele decirse, «para vestir imágenes».

Las necesidades no sólo crecen, si no que cuanto son más superfluas se hacen más imperiosas. Desaparecen los novios, pero subsisten las cintas, las plumas, los foulards, los sombreretes... y cada día el obstáculo es mayor, el salto para llegar al altar, es más difícil... la familia se disuelve, el hogar desaparece, y en su lugar va surgiendo la silueta del comprador de encantos irresistibles y de amores fáciles.

Hermosa idea la de combatir la trata de blancas... pero antes hay que perseguir encarnizadamente la revista de modas, el espejo adulador, las plumas, los sombreretes y las cintas. Hay que volver á las viejas y santas máximas de las costumbres antiguas; pero ¿quién es capaz de conseguirlo?

Flor de estufa, la hermosa compañera del hombre, se ha ido envolviendo entre gases y tulés, y no puede respirar el ambiente libre y oxigenado del hogar modesto, donde no hay grandezas, ni esplendores, ni prosperidades, ni

triunfos fáciles del amor propio... ni novios casaderos que se sientan con la fuerza ó las agallas suficientes para echar sobre sus débiles hombros la inmensa pesadumbre de las fastuosidades femeninas.

Abel Imart.

POLÍTICA

DE DOBLE FILO

El Sr. Dato, figura política de gran relieve en el partido gobernante, candidato más ó menos desembozado, á la presidencia del Congreso, como primer paso para llegar después á la del Consejo de Ministros y á la jefatura suprema de la grey conservadora, se decide al fin á pronunciar en Vitoria su discurso sensacional.

Esto de «sensacional» es... *vox populi*; y nadie negará que los ministeriales llevan muchos días en tensión con motivo de los propósitos que se atribuyen al lugarteniente del retirado de la calle de Lista, en el desarrollo que pueda dar á la tesis de su oración política en la capital alavesa.

La política imperante tiene muchos puntos vulnerables, ó para hablar con mayor claridad, muchos lados flacos. Se sabe que el Sr. Silvela, detrás de la cortina, quiere seguir influyendo, no sólo en la política conservadora, sino en la general del país, actuando, no de pitoña, ni de santón de la puntilla, sino de Consejero áulico clarividente, y para eso necesita de un factor externo, que no es otro que el Sr. Dato.

Por consiguiente, lo que éste haga ó diga, deben entender los ministeriales que lo hace ó lo dice el gran vengador de la daga florentina, y de ahí el cuchicheo, la zozobra, el ir y venir los ministeriales alrededor de la tesis que piensa desarrollar el Sr. Dato, porque se sabe que éste ha de ser el eco fiel, la expresión verdadera, el reflejo exacto de la voluntad política del Sr. Silvela, amo, aun cuando nominal, de la mayoría parlamentaria.

El Sr. Dato dirá en Vitoria cuatro cosas de mucha importancia, muy pensadas, muy trascendentales acerca del problema social; pero habrá nadie tan cándido que piense que el socialismo es el fin primordial de su discurso? Claro es que expondrá su juicio no sólo acerca del actual movimiento obrero, sino de lo que se debe hacer para solucionar estos graves problemas; pero el objetivo principal es... poner en un grave aprieto al Gobierno.

Silvela es un colaborador de la política ministerial, pero de mucho cuidado, mejor diríamos, de doble filo; y como él no puede dar el golpe de gracia á la situación gobernante, para no contraer responsabilidades directas, hecha al hemiciclo al Sr. Dato, con su temeroso discurso de cuestiones sociales, y con argumentos doctrinales, con aire de perdonavidas filosófico, dirá lo que él, esto es, lo que Silvela y él, que son dos cuerpos y una sola intención, entienden que se debe hacer desde el Poder para conjurar los males que amenazan á la patria, á la libertad y á la Monarquía, sino se apresuran los actuales gobernantes á solucionar esos importantes problemas.

Y ahí está el Sr. Dato, con el apoyo que detrás de la cortina le presta el retirado de la calle de Lista, con las soluciones urgentes al grave y complicado problema obrero; solicitando indirectamente el poder para resolver esas complicaciones socialistas tan tremebundas... y de paso hacer de modo que todas las miradas converjan en su maestro y amigo y conseguir que la patria, la libertad y la monarquía le pidan por Dios y por todos los santos que vuelva á ocuparse personal y directamente en la política.

Ciertamente, los ministeriales, merecen ser decapitados moralmente, no ya por tajante daga florentina del retirado de la calle de Lista, sino por el alfanje vengador del mismísimo moro Tarfe, pero sino han de correr más peligros que los que amanpan por el discurso del Sr. Dato en Vitoria, pueden estar tranquilos.

El Sr. Silvela, no volverá. Como las obscuras golondrinas del gran poeta del Betis, aquellas de la dicha y del amor... á la jefatura suprema del partido gobernante, no volverá... aunque á este Gobierno se lo lleve la trampa; porque el Sr. Silvela, sólo ó acompañado, es una calamidad política, infinitamente mayor que el actual presidente del Consejo de ministros... ¡que ya es decir!

MARINA MERCANTE

Gabotaje entre Francia y Argelia

El Gobierno francés ha presentado al Congreso de los diputados un proyecto de ley, disponiendo que en el caso de surgir acontecimientos que puedan interrumpir las relaciones marítimas bajo pabellón francés, entre uno ó varios puertos de Francia y los de Argelia y recíprocamente, se le autorice para suspender por decreto la aplicación de la ley de 2 de Abril de 1889, en lo que concierne á los puertos entre los cuales estén interrumpidas dichas relaciones.

Como es sabido, dicha ley de 1889 ha reservado al pabellón francés la navegación entre Francia y Argelia. La experiencia de estos últimos años, dice el preámbulo de dicho proyecto, ha demostrado que el régimen así establecido, sin contar los casos de urgencia y de necesidad absoluta, previstos en la ley anterior, podía, en ciertas circunstancias particulares, ofrecer graves inconvenientes.

Se ha notado, en efecto, que la ley no establece ninguna excepción, ninguna latitud, ningún temperamento en la aplicación de la medida. Si, por consiguiente, ocurre, por circunstancias imprevistas, que la navegación bajo pabellón francés queda suspendida entre Francia y Argelia, ya de un modo total, ó parcial entre tal ó cual puerto, las relaciones comerciales ex-

perimentan riesgo de quedar momentáneamente interrumpidas entre la metrópoli y la colonia, dejando á ésta más ó menos completamente aislada con gran perjuicio de los intereses generales del país.

El Gobierno se ha preocupado especialmente de los inconvenientes de semejante situación, con ocasión de las últimas huelgas del puerto de Marsella. En el mes de Abril último, los productores argelinos, en la imposibilidad de encontrar barcos franceses para el transporte de sus primeros frutos, destinados á Marsella, intentaron efectuar algunas expediciones por la vía de España.

«Pero estas expediciones no pudieron penetrar en Francia sino pagando los derechos correspondientes con arreglo á la tarifa oficial porque la legislación de Aduanas francesas no admite en franquicia los productos argelinos, sino bajo la expresa condición del transporte directo de estos productos de Argelia en Francia».

«Por lo tanto, esa condición del transporte directo habría podido realizarse si durante el tiempo en que el pabellón francés no existía, se hubiese podido autorizar el transporte de productos argelinos con bandera extranjera».

Esta facultad, que en casos de urgencia, consagraba la legislación de 1841, 1843 y 1851, no la concedía la ley de 2 de Abril de 1889, por cuya razón se considera justificado y conveniente pedir al Congreso por el presente proyecto de ley, tanto en interés de la Argelia como en el de Francia».

Creemos que revisten algún interés para España las precedentes consideraciones.—X.

Centro del Ejército y de la Armada

El Centro del Ejército y de la Armada, abre curso para cubrir dos plazas de Profesor, una de Matemáticas y otra de Análisis gramatical y escritura al dictado, para los alumnos que cursan la preparación para ingresar en el Colegio General Militar, con arreglo á los pliegos de condiciones que se hallarán expuestos en la Secretaría del mismo, desde las cinco de la tarde, á las once de la noche.

Las instancias serán dirigidas al Excmo. señor Presidente de dicha Sociedad, admitiéndose aquéllas en Secretaría, bajo pliego sellado y lacrado, hasta el día 23 del mes actual, antes de las seis de la tarde.

Las banderas regionales á bordo.

Una vez más se han puesto en ridículo el Presidente del Consejo y el ministro de la Gobernación, al pretender dar satisfacción á las reclamaciones de los catalanistas para que se les permita en sus buques el uso de la bandera regional ó catalana.

El ministro de la Gobernación, interrogado acerca de la petición formulada al jefe del Gobierno por algunos navieros catalanes para que se permita en sus buques el uso de la bandera catalana, manifestó que ignoraba los términos en que la petición ha sido hecha, así como también la respuesta que haya podido dar el señor Maura.

Creo, sin embargo, que el Sr. Sánchez Guerra—dicen varios colegas—que el presidente del Consejo habrá dado la misma contestación que dió al gobernador de Tarragona cuando le interrogó acerca de una cuestión análoga, á saber: que el uso de la bandera regional ó provincial en los buques, como distintivo del puerto ó matrícula á que pertenecen, es lícito y solamente puede prohibirse cuando acuse un intento criminal.

¿Pero qué quiere decir con todo eso el Ministro de la Gobernación?

En primer término, la bandera de matrícula nada tiene que ver con las regionales, como lo demuestra el hecho de que en el mismo litoral de Cataluña existan varias inscripciones marítimas, cada una con su bandera, siendo éstas como es lógico distintas, pues su fin no es otro que el de acreditar la matrícula á que pertenece el barco que la ostenta. Con este fin, todo el litoral de la Península está dividido en circunscripciones, existiendo una de éstas por cada Comandancia de Marina. Es, por lo tanto, perfectamente legal el uso de las banderas de matrícula no pudiendo, por ningún concepto, prohibirse á los barcos que la ostentan, pues no es admisible la sospecha de que su uso pueda acusar un intento criminal.

El uso de las banderas regionales en los buques ya es otra cosa, pues no solamente puede acusar—esos intentos criminales á que el Sr. Sánchez Guerra alude, sino que su exhibición ocasionaría á los buques que la ostentaren serias dificultades para el tráfico, pues no estando la bandera catalanista reconocida por ningún país, ni figurando tampoco en el preámbulo del internacional de señales, sería causa de que los barcos no fueran reconocidos tampoco ni admitidos en los puertos extranjeros.

Para obviar estas dificultades sería precisa una completa modificación de la Legislación marítima en la parte que se refiere al uso de banderas.

Pero nuestro asombro sube de punto al recibir el siguiente telegrama de la Agencia Fabra.

Barcelona 14.

«Los catalanistas se muestran en extremo satisfechos por haberse recibido la noticia de que el Sr. Maura considera lícito el abanderamiento de barcos con la bandera catalana, como habían solicitado los diputados regionalistas al protestar contra la conducta de las autoridades de marina de Torredembarra y San Feliu de Guixols».

Antes que creer que el Sr. Maura haya podido hacer una declaración de tan excepcional gravedad como es la que entraña la contenida en el presente telegrama, preferimos no dar crédito á lo que en él se dice.

El abanderamiento de buques sólo puede hacerse con la bandera de la respectiva

matricula, y conviene que el Gobierno lo declare así para evitar contradicciones y disgustos a las autoridades de Marina que, conocedoras de sus deberes, no han de fallar a ellos bajo ningún pretexto y más aun que para esto, para atajar las deplorables concurrencias que pudiera tener la poco meditada declaración del jefe del Gobierno.

JUSTA DEMANDA

Creado el Colegio general militar y modificado, por tanto, el examen de ingreso que antes regía en las Academias militares, se ha exteriorizado en instancias dirigidas a los poderes públicos y en trabajos periodísticos, la necesidad impuesta por razones de justicia distributiva, de evitar perjuicios de orden colectivo a los que, amparados en el régimen anterior de exámenes, acudieron al ingreso en diferentes Academias y fueron aprobados por los Tribunales respectivos, aunque dejándoles sin plaza por exceder del número de la convocatoria.

Esos aspirantes, que en total sólo ascenden a la exigua cifra de 27, respecto de todas las Academias en conjunto, han demostrado su aptitud para el ingreso; y al igual que se ha venido haciendo en otras ocasiones, es justo, es equitativo, es conveniente, que ahora se siga igual procedimiento, tanto más cuanto que el beneficio que se solicita alcanza proporciones reducidas, comparado con el que se otorgó en otros años. Confiados en los sentimientos de equidad que animan al ministro de la Guerra, nos hacemos eco, gustosos, de tan justa demanda, que la opinión pública ve con agrado.

El bajo "Ereza,"

La Correspondencia Militar del 13 del corriente publica el artículo que reproducimos a continuación:

La Prensa de todos los matices viene concediendo estos días gran importancia, y no menor extensión en sus columnas de preferencia, a la aparición y descubrimiento de un nuevo bajo en la entrada de la ría de Corcubión, denominada actualmente Ereza.

Este nuevo escollo, este gran obstáculo para la navegación, esta nueva tumba de los sufridos marinos, era en absoluto desconocido hasta ahora, no sólo por no figurar en el menor indicio de él en las cartas que nuestros marinos utilizan para la navegación, sino también por los prácticos de aquel puerto y los perfitísimos y arrojos pescadores de Pin-torre, cuyo gran conocimiento de la que dió en llamarse COSTA DE LA MUERTE es tan matemático, que bien puede afirmarse que no existe cable marítimo de extensión que ellos desconozcan.

Llega la ignorancia de esta temible roca, hasta el extremo de que la Comisión hidrográfica, que tantas y tan frecuentes recaladas hace a Corcubión, desconoce su existencia, y ésta es más que dudable que viene a constituir un gravísimo peligro para la navegación y gran tráfico del importante puerto de refugio que existe en Corcubión.

Indud también es decir el grave riesgo que amenaza, sobre todo en los días de temporal y frentes nublados en aquella parte de la costa, el bajo Ereza, a los centenares de buques que van a buscar refugio, unas veces a Corcubión, y otras, como estación carbonera, a provistarse de tan necesario combustible.

En esta última circunstancia se encontró el magnífico vapor Ereza, del que lleva el nombre el nuevo bajo, que ferozmente entró hace poco tiempo en aquel puerto.

Su Capitán, D. Manuel Lezama, ilustrado, valiente y competente marino bilbaíno, cuya hoja de servicios se coloca a una altura envidiable entre sus compañeros profesionales, tuvo, como dejó dicho, la precisión de entrar en Corcubión para provistarse de la cantidad necesaria de carbón, antes de seguir su viaje a Rotterdam, para cuyo puerto concluía una considerable y valiosa cantidad de mineral.

El Ereza estaba entonces unos veinticinco y medio días en el puerto, efectuando su arribo por aquel peligroso puerto con la mayor de las felicidades asistidas.

Terminado que fué el objeto de su visita a Corcubión, y por efecto, sin duda, de las pocas recaladas que el Ereza había hecho en aquel puerto, su bravo é inteligente Capitán, señor Lezama, antes de hacerse de nuevo a la mar, reclamó el auxilio del práctico, que le fué prestado acto seguido por el de servicio, Sr. Papin. Realizáronse todas las operaciones inherentes bajo la dirección del perito marítimo, y el Ereza desfiló majestuosamente mar adentro hasta la boca del puerto en que tocó con el desconocido bajo. Haciéndose una avería de consideración, cuyo coste ascendió a 4.000 libras esterlinas, que la Compañía aseguradora pagó sin poner el menor reparo, permitiendo el incidente al buque rendir viaje sin el menor incidente.

Mas sucede lo que ya nadie se esperaba: regresa el vapor a España y su capitán es pasado a disposición del ayudante de Marina de Corcubión, Sr. García Junco, inhabilitándole, siquiera sea temporalmente, en el ejercicio de su carrera.

No desperdió el Sr. Lezama su estancia en Corcubión, y apenas enterado del móvil que le obligaba a residir allí en espera de las resultas de un sumario tan lento como bochornoso por continuar el práctico ejerciendo, se dedicó el distinguido marino a practicar minuciosas sondas en el lugar donde había sucedido el suceso al Ereza, y después de no pocos estudios y sondeos, sus trabajos fueron coronados por el más brillante éxito, por cuanto pudo comprobar que a la entrada de aquel puerto existía, en efecto, una roca en forma muy semejante al de una pirámide a una profundidad de 15 pies españoles.

Satisfecho el Sr. Lezama con el producto de sus desvelos y trabajos, hizo comparecer al lugar de referencia a su amigo el distinguido Capitán mercante Sr. Pormiano, Vicecónsul inglés en aquel puerto, que no tardó en comprobar el hallazgo, poniendo más tarde el hecho en conocimiento de la Ayudantía de Marina, cuya autoridad, acompañada del Sr. Lezama, probó la existencia del bajo, expidiendo el oportuno certificado y dando conocimiento de ello a sus superiores, haciéndolo a su vez el Sr. Pormiano al Cónsul inglés en esta capital.

El Nervión de Bilbao, en su número 4.808, y otros periódicos, se ocuparon del incidente.

Olvidando quizás lo que prescribe el artículo 612 del Código de Comercio y el Reglamento de Prácticos, se procesó al Sr. Lezama, el práctico continuó en el ejercicio de su profesión hasta hace unos días; desigualdades injustas é incomprensibles y máxime teniendo en cuenta que los prácticos asumen la responsabilidad al encargo del mando de un buque.

El funesto y bochornoso expediente seguido en esta nación, es en extremo censurable, y Dios sabe cuando este asunto será ventilado, a pesar de que a la vista de los más pocos no se oculta que el Sr. Lezama es irresponsable.

El Ministro de Marina y la Comisión hidrográfica tienen conocimiento del hallazgo, y asombra el abandono en que por el primero se tiene el bajo sin haberle señalado con el correspondiente boya, lo cual pudiera dar lugar a una reclamación de ocurrir algo a alguno de los múltiples buques de combate que visitan aquel puerto, declarando de interés general.

Por su parte, la Comisión hidrográfica incurrirá en su día en no pequeña responsabilidad por no hacer la consiguiente enmienda en las cartas y derroteros, abandonando ambos que sólo en España son concebibles, teniendo en cuenta que esa inercia puede causar millones de víctimas inocentes.

Por lo que respecta a las censuras que se dirijen al Ministro y a la Comisión Hidrográfica, hemos de decir por nuestra cuenta al apreciable colega que, si como se dice en el artículo transcrito al Ayudante de Marina de Corcubión, ha dado cuenta de la existencia del bajo señalado, seguramente el Ministerio habrá hecho todo lo que debe hacer, consistente en trasladar la noticia a la Dirección de Hidrografía, para que ésta a su vez dé publicidad en sus Avisos a los Navegantes del descubrimiento de esa piedra en la boca del puerto de Corcubión, con las referencias necesarias para su situación en las cartas náuticas y anotaciones correspondientes en los derroteros, por los Capitanes de los buques, hasta que se haga una nueva edición de ambos indispensables elementos para la navegación.

Siendo este el procedimiento seguido por todas las naciones que tienen implantado el servicio hidrográfico, y no existir otro, pues las cartas y planos no es posible renovarlos con la frecuencia que parece desea el autor del artículo, no pueda haber lugar a reclamación por parte de nadie.

La Comisión Hidrográfica, que precisamente hace sus trabajos actualmente por las Rías de Galicia, nada tiene que ver con el establecimiento de boyas, puesto que el avalanzamiento depende de Obras Públicas. Lo único que en este caso puede hacer, y seguramente hará, si es que no lo ha efectuado ya, es el comprobar la denuncia, situar con toda precisión el peligro descubierto y enviar su trabajo a la Dirección de Hidrografía para la corrección correspondiente de cartas y planos.

La situación del Capitán, Sr. Lezama, es realmente anómala y llamamos sobre ello la atención del señor ministro de Marina para que se acometa de una vez la reforma de los procedimientos judiciales en los expedientes de averías, en evitación de perjuicios irreparables a que están expuestos todos los Capitanes de buque que, como el Sr. Lezama, tienen la desgracia de verse sometidos a ellos. El Sr. Ferrandiz podía inspirarse para el caso en las Conclusiones del segundo Congreso Naval, que presidió, y en las que se atiende a corregir deficiencias de ley.

FIRMA DEL REY

Han sido firmados por S. M. el Rey los siguientes decretos:

Ascendiendo a General de brigada al Coronel de Artillería de la Armada D. Maximiliano Garcés.

Ascendiendo a Contadores de fragata a D. Antonio Segovia, D. Lorenzo Miras, don Manuel Cubero, D. Luis Gal, D. Ricardo Aguilar, D. Laureano Ibáñez, D. Eduardo Soira, D. Pedro Fernández y D. Rafael Doña.

Indulgando de la pena de ocho años de prisión, impuesta por la Audiencia de Logroño, a Ciriaeo Díaz.

Idem a Isidoro Sánchez, de la de seis años, impuesta por la Audiencia de Valladolid.

Idem a Sebastián Romero, de la mitad de la pena impuesta por la Audiencia de Córdoba.

Concediendo honores de Jefe de Administración civil a D. José Grasset.

Concediendo el hábito de la orden de Santiago a D. Laureano Bustos.

Plenipotencia a favor del marqués del Muni para firmar el convenio entre España y Francia, sobre construcción de los ferrocarriles transpirenaicos.

Nombrando obispo de Orense a D. Eustaquio Quilanday.

Idem canónigo de la catedral de Badajoz a D. Juan Gómez Sanz.

Reformando el reglamento para el establecimiento y explotación del servicio telefónico.

Ascendiendo a médico de primera clase de la Armada a D. Alfonso Cerdeira.

Idem Ingeniero jefe de primera de Marina a D. Antonio del Castillo.

LAGO DE LANZÓS

En Guadarrama, a donde había acudido para atender al restablecimiento de su salud, ha fallecido, víctima de traición y penosa dolencia, el distinguido Teniente de navío de la Armada D. Jesús Lago de Lanzós y Alvarado.

Era el finado uno de los más distinguidos oficiales de la Armada, en la que contaba con grandes y bien ganadas simpatías por su caballerosidad, rectitud y afable trato.

Sus entusiasmos por la carrera que había abrazado, hicieronle dedicarse a caso con exceso al estudio para desarrollar conocimientos que prácticamente no podía obtener por la falta de buques donde navegar, y resultado de aquellos estudios y de su anterior práctica de la vida de mar, es una obra notabilísima recientemente publicada sobre Enseñanza náutica, que ha merecido unánimes elogios de las personas competentes.

Había prestado también importantes servicios de Guerra por los que se hallaba en posesión de varias cruces rojas del Mérito naval y militar y de la placa de María Cristina.

A la distinguida esposa del finado, a su padre político el contralmirante de la Armada D. Joaquín Lazaga y a toda su respetable familia enviamos la sincera expresión de nuestro duelo y les deseamos la necesaria resignación para sobreponerse a tan sensible pérdida.

CARTA DE LONDRES

La Asociación del Hierro y del Acero acaba de publicar sus anuales estadísticas de la exportación é importación del hierro y del acero habitadas en 1903.

Pudiera condensar en varias líneas toda la ardua labor que ha realizado la referida Asociación y que se detalla en cientos de páginas, pero son tan interesantes los datos, que voy a citar algunos de ellos, para demostrar la alta importancia que el país tiene en la vida industrial de los países.

Empezaré por las exportaciones. En el curso del pasado año se ha venido sosteniendo la idea de que la Gran Bretaña habría de sufrir quebrantos en sus exportaciones, y ahora, a juzgar por las precitadas estadísticas, resulta todo lo contrario.

Durante el pasado año se exportaron toneladas 3.571.373 de hierro y acero, contra 3.473.645 en 1902, 2.812.523, en 1901, 3.447.437, en 1900 y 3.601.454, en 1899.

En la exportación de lingotes de hierro ha habido una baja comparada con 1902 y una notable alza sobre lo exportado en 1901.

Ascendieron a 1.053.485 toneladas las exportaciones.

—Mamaita de mi alma. Papá de mi corazón. Habéis tardado.

—¿Tonta es?

—Sí. Como yo fuera un hombre de esos que se entristecen cuando ven llorar a alguien, estaríamos haciendo el paso de comedia. La suerte que no es así. En la guerra se aprende a verlo todo con indiferencia, y cuando esto no lo digo por el caso presente. Acostumbrado a oír silbar las balas junto a mí, las cosas de la vida no me impresionan tanto.

—¿Dichoso tú!

—Conque en marcha, que ya estarán impacientes esperando nuestra llegada. El tren sale a las seis, y son cerca de las cinco.

—Vamos.

—¿Limpíate bien los ojos, no vayan a conocer que has llorado; entonces, ¡qué diría la gente!

—Mamaita de mi alma. Papá de mi corazón. Habéis tardado.

—Vive el cielo que pronto sabrás quién es, observó Mesty.

—Aguarde usted mientras voy a ver si está en casa.

—¿Cómo aguardar?

—¿Voy a estar aquí como un criado? ¿Qué significa eso, tunante? gritó Juan tratando de desviar de su paso al criado.

—Aquí no se admiten esas maneras, señor mío; dijo el criado.

Esta es la casa de la igualdad, y un hombre vale aquí tanto como otro.

—No siempre, contestó Juan dándole un puñetazo que le tiró al suelo.

Tomo eso por tu insolencia; recoge tu ropa y que mañana por la mañana no te vuelva yo a ver en esta casa.

Mety al mismo tiempo había cogido al al otro criado por el cuello.

—¿Qué hago con este, señor Franco?

—Déjale ahora, Mesty.

Mañana por la mañana le ajustaremos la cuenta.

—Presumo que encontraré a mi padre en la biblioteca.

—¿Su padre! dijo uno de los criados al otro.

Me parece que no es astilla de la misma madera.

—Yo creo que tendremos alguna transformación en casa, dijo el otro refiriéndose con su compañero.

—Mesty, dijo Juan en tono de autoridad,

tadas contra 1.103.027 en 1902 y 839.182 en 1901.

Donde se nota un notable aumento es en la exportación de planchas para calderas. En 1901 se exportaron 35.158 toneladas; en 1902 ascendió a 41.626 y en el pasado año se ha elevado a 162.307.

También hubo un aumento en planchas galvanizadas, de 331.272 en 1902 a 352.446 en el pasado año.

No he de entrar a detallar lo exportado a cada una de las naciones, pues sería interminable esta carta; únicamente citaré un dato curioso.

En 1902 se exportaron a los Estados Unidos 672.730 toneladas de hierro y acero, y en el pasado año 451.359.

Esta importante reducción que pudiera haber influido en las cifras totales, ha quedado compensado con el aumento habido en lo exportado al Sur de África, a las posesiones portuguesas, a Corea, Japón y a la República Argentina.

Las exportaciones de maquinarias tuvieron un aumento en el expresado año comparado con el de 1902.

El valor de lo exportado en maquinaria ascendió a 14.351.596 libras esterlinas, en 1902, 13.974.625, en motor s, a 671.954 y 546.491 respectivamente y máquinas de vapor, a 5.246.910 y 4.780.150 respectivamente.

Y como no quiero hacer demasiado extensa esta carta, trataré en la próxima de las importaciones.

STONE.

CUENTO

LA CADENA DE LA VIDA

—Mujer, no comprendo esas lágrimas. Si alguien te viera, creería que en vez de tratarse del casamiento de tu hija, se trataba de su muerte. Vamos, Margarita, ten juicio. El casarse es la cosa más natural del mundo. ¿No te has casado tú conmigo? Verdad es que hace muchos años...

—Todo cuanto me dices, querido Pepe, es muy lógico. Será una ridiculez, pero ¿qué quieres? no lo puedo remediar. Trato de hacer de tripas de corazón, de no pensar más que en la felicidad de nuestra hija, de mi Rosa de mi alma, y sin embargo, ¡me da una pena tan grande!

Es una solemne tontería. Rosa ha encontrado un marido guapo, joven, rico, de talento y de un porvenir brillante.

—Lo que ella se merece.

—Conformes. Yo he procurado, durante mi vida, economizar algunos miles de duros, para ella, y hoy que la nieve de los años ha cambiado el color de nuestros cabellos, hoy que aquella niña de los tirabuzones rubios se ha convertido en una mujer hermosa, ¿qué hemos de hacer? Resarcarnos en su felicidad y esperar con paciencia que nos traigan de París un nietecito, metido en una cesta con cintas y flores.

—O yo no me explico, ó tú no quieres comprenderme. Yo no me lamento de que nuestra hija se haya casado, ni que el partido sea mejor ó peor; mi desconsuelo es, por el vacío que al abandonarnos deja en torno nuestro. Nosotros ya somos viejos.

—No recuerdes cosas tristes.

—Déjate de bromas. Rosa era para nosotros como el agua cristalina que corre al pie del arbol añoso; nos daba vida. Al lado de ella, las penas se olvidaban. Siempre tenía para sus padres una mirada cariñosa. Hoy...

—¿Tendrá para su marido, no seas egoísta. Haz el favor de enjugar tus lágrimas, porque tenemos que volver a casa del pa'irino, de donde salimos después de almorzar, sólo por media hora, para que te cambieras de traje, y ya llevamos cerca de una hora hablando tonterías.

—¿Tonta es?

—Sí. Como yo fuera un hombre de esos que se entristecen cuando ven llorar a alguien, estaríamos haciendo el paso de comedia. La suerte que no es así. En la guerra se aprende a verlo todo con indiferencia, y cuando esto no lo digo por el caso presente. Acostumbrado a oír silbar las balas junto a mí, las cosas de la vida no me impresionan tanto.

—¿Dichoso tú!

—Conque en marcha, que ya estarán impacientes esperando nuestra llegada. El tren sale a las seis, y son cerca de las cinco.

—Vamos.

—¿Limpíate bien los ojos, no vayan a conocer que has llorado; entonces, ¡qué diría la gente!

—Mamaita de mi alma. Papá de mi corazón. Habéis tardado.

—¿Tonta es?

—Sí. Como yo fuera un hombre de esos que se entristecen cuando ven llorar a alguien, estaríamos haciendo el paso de comedia. La suerte que no es así. En la guerra se aprende a verlo todo con indiferencia, y cuando esto no lo digo por el caso presente. Acostumbrado a oír silbar las balas junto a mí, las cosas de la vida no me impresionan tanto.

—¿Dichoso tú!

—Conque en marcha, que ya estarán impacientes esperando nuestra llegada. El tren sale a las seis, y son cerca de las cinco.

—Vamos.

—¿Limpíate bien los ojos, no vayan a conocer que has llorado; entonces, ¡qué diría la gente!

—Mamaita de mi alma. Papá de mi corazón. Habéis tardado.

—¿Tonta es?

—Sí. Como yo fuera un hombre de esos que se entristecen cuando ven llorar a alguien, estaríamos haciendo el paso de comedia. La suerte que no es así. En la guerra se aprende a verlo todo con indiferencia, y cuando esto no lo digo por el caso presente. Acostumbrado a oír silbar las balas junto a mí, las cosas de la vida no me impresionan tanto.

—¿Dichoso tú!

—Conque en marcha, que ya estarán impacientes esperando nuestra llegada. El tren sale a las seis, y son cerca de las cinco.

—Vamos.

—¿Limpíate bien los ojos, no vayan a conocer que has llorado; entonces, ¡qué diría la gente!

—Mamaita de mi alma. Papá de mi corazón. Habéis tardado.

—¿Tonta es?

—Sí. Como yo fuera un hombre de esos que se entristecen cuando ven llorar a alguien, estaríamos haciendo el paso de comedia. La suerte que no es así. En la guerra se aprende a verlo todo con indiferencia, y cuando esto no lo digo por el caso presente. Acostumbrado a oír silbar las balas junto a mí, las cosas de la vida no me impresionan tanto.

—¿Dichoso tú!

—Conque en marcha, que ya estarán impacientes esperando nuestra llegada. El tren sale a las seis, y son cerca de las cinco.

—Vamos.

—¿Limpíate bien los ojos, no vayan a conocer que has llorado; entonces, ¡qué diría la gente!

—Mamaita de mi alma. Papá de mi corazón. Habéis tardado.

—¿Tonta es?

—Sí. Como yo fuera un hombre de esos que se entristecen cuando ven llorar a alguien, estaríamos haciendo el paso de comedia. La suerte que no es así. En la guerra se aprende a verlo todo con indiferencia, y cuando esto no lo digo por el caso presente. Acostumbrado a oír silbar las balas junto a mí, las cosas de la vida no me impresionan tanto.

—¿Dichoso tú!

—Conque en marcha, que ya estarán impacientes esperando nuestra llegada. El tren sale a las seis, y son cerca de las cinco.

—Vamos.

—¿Limpíate bien los ojos, no vayan a conocer que has llorado; entonces, ¡qué diría la gente!

—Mamaita de mi alma. Papá de mi corazón. Habéis tardado.

—¿Tonta es?

—Sí. Como yo fuera un hombre de esos que se entristecen cuando ven llorar a alguien, estaríamos haciendo el paso de comedia. La suerte que no es así. En la guerra se aprende a verlo todo con indiferencia, y cuando esto no lo digo por el caso presente. Acostumbrado a oír silbar las balas junto a mí, las cosas de la vida no me impresionan tanto.

—¿Dichoso tú!

—Tu madre que se ha entretenido.

—¿Ya están ustedes de vuelta?

—Sí, hijo mío, y no te digo yerno, porque esa palabreja la inventó el demonio, en un rato de mal humor.

—¿Os habéis divertido mucho?

—Sí, mamá, muchísimo. ¿Estás triste?

—¿Triste? No; cómo quieres que lo esté, viéndote tan dichosa.

—Con decirte que venía cantando por la calle.

—¿Qué exagerado eres!

—¿Y para el padrino no hay nada?

—No ha de haber, para mi Paco querido, para el compañero de armas; un abrazo y muy fuerte.

—¿Aprieta, viejo soldado.

—Eso es, todo para el padrino y para la madrina?

—Para la madrina, otro abrazo...

—Ya que estamos todos juntos ¿les parece que vayamos hacia la estación, que va siendo hora?

—Miren el novio, qué prisa tiene.

—Padrino no sea usted malo...

—Los trenes no esperan.

—Por nosotros, en marcha. Tú dale el brazo a tu mamá política, tú ofrécele a tu padre, y los demás que se arrojen como puedan: cada oveja con su pareja.

—¿A la estación!

—A la estación.

Van los coches atestados. ¡Qué afluencia de viajeros!

—¿Tú aquí de espaldas a la máquina!

—Bueno, mamá.

—Y tú, cuidámela mucho.

—Que telegrafías enseguida.

—No faltaba más.

—Señores vayan, al tren!

—Anda, anda, no os vayáis a quedar en tierra.

—Adiós, mamaita; adiós, papá; adiós, padrino; adiós, madrina, adiós todos...

—Hagan el favor, que voy a cerrar la portezuela.

—Hija de mi alma, escríbeme pronto.

—Descuida.

—Adiós.

—Adiós.

—Adiós.

El tren salió del andén arrojando chispas y humo por la chimenea de la máquina, llevando orgullosa hacia la felicidad, a los recién casados.

Los dos viejos permanecieron algunos minutos inmóviles, mirando a lo lejos, como si quisieran percibir en el horizonte el tren y asomada a la ventanilla a Rosa, que les tiraba besos con las manos.

La madre lloraba como una Magdalena. El padre bromaba como de costumbre.

—Vaya, vaya, esto se acabó; ya no hay más que hablar.

—Bueno; pues ahora a casa a descansar, buena falta nos hace.

—¿Ni veremos mañana?

—Sí, iremos a tu casa.

—Hasta mañana.

—Que sea enhorabuena.

—Muchas gracias.

—¿Ajajá! qué ganas tenía de volver a casa; porque el día ha sido de prueba.

visitar la isla de Sálvora 6 informar acerca de sus condiciones para el establecimiento de una colonia penitenciaria, trasladando a ella los penados de Melilla.

Desde Ferrol.

Movimiento del personal. Cuerpo general.—Se expidió salvoconducto para que se trasladase a Bilbao, en uso de licencia al guardia marina D. José Aznar.

Servicio telegráfico

El C6 sul español en Perpignan (Francia), ha telegrafiado a las autoridades, pidiéndoles que, en vista de que la venta de la segunda...

Reorganización militar de Baleares.

Se han dictado por el Ministerio de la Guerra las disposiciones oportunas para llevar a cabo la reorganización militar de Baleares.

Estados Unidos

Experiencias de submarinos. Además del barco Holland, de 74 toneladas, posee la Marina seis submarinos del tipo Adder, de 120 toneladas, que fueron empezados en 1903, así como el Protector, que actualmente se encuentra en ensayo...

truido por el Ingeniero ruso Drziwicki, del que se han encargado cuatro. Estos constan de un cuerpo en forma de cigarro que contiene los motores, torpedos y tubos alojamiento de la tripulación, etcétera.

La Marina universal.

Table with 3 columns: Country, 1903, 1904. Includes England, Germany, United States, France, etc.

DESDE SAN FERNANDO

Del Departamento. Para Panticosa fué pasaportado el Contador de navío D. Juan Bruton.

Guerra ruso-japonesa.

Combate naval. Tokio 14. El crucero Takachiko anuncia desde Takeshiki, por telégrafo sin hilos, que a la una de la madrugada de hoy, y a la altura de Tsouchimor, volvió a comenzar el combate entre la Escuadra japonesa y la de Vladivostok.

El contratorpedero ruso Boorsis encalló al Sur del promontorio de Chanteig, y después se le hizo volar. Principio herido. Tokio 14. Durante el combate naval del día 10, el Príncipe imperial Konacho, de la Marina japonesa, resultó ligeramente herido a bordo del buque Mikasa.

Momentos críticos. París 13. Comunican de Mukden a la Agencia Havas, que circula con insistencia el rumor de que considerables fuerzas enemigas, acaso el ejército del general Kuroki, efectúan en la actualidad un movimiento envolvente del Sudeste al Noroeste; pero no puede concederse crédito indiscutible a la noticia, aun cuando todo indica que se aproxima un período crítico en la actual campaña.

Los torpederos rusos. Londres 15. Un despacho de Che Fu, que publica el periódico The Daily Mail, dice que los contratorpederos rusos salieron de aquel puerto en la noche del 12 y regresaron en la mañana siguiente.

De Barcelona. Ayer mañana, cuando se disponía a fondear en el muelle contiguo a la Puerta de la Paz, el vapor correo Menorquina, procedente de Manila, abordó al cañonero Tensarrio, causándole averías en la proa y produciéndole una abolladura en las planchas del costado de estribor, casi debajo del puente.

El hecho crucial ocurrió por una mala inteligencia del maquinista y por la mucha y locidad que llevaba el citado buque, que no disimuló hasta haber echado la segunda ancla. El Menorquina resultó sólo con algunos pequeños desperfectos, y no los causó mayores al cañonero por haber resistido bien la cadena del primero, al empuje de la máquina.

D. MANUEL GINARD

Nuestro distinguido amigo el inspector retirado del Cuerpo de Ingenieros de la Armada D. Manuel Ginard y Arraga, ha fallecido en la Colonia del Dr. Rubio.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Apertura de Tribunales. El Ministro de Gracia y Justicia ha anunciado que el discurso de apertura de los Tribunales, que leerá en el solemne acto que se celebre el 15 de Septiembre, versará sobre el tema «Los Tribunales como factor para la formación de la conciencia nacional».

El descanso dominical. El ministro de la Gobernación dice que ya tiene resueltas las dudas que le inspiraba la reglamentación de la ley de descanso dominical y que uno de estos días se enviará a S. n. Sebastián.

SUCESOS

Agresión a los guardias. Un sujeto llamado Justo Picazo promovió ayer un tremendo escándalo en la taberna del número 12 de la plaza del Matute. El dueño del establecimiento reclamó la intervención de los guardias, y al tratar éstos de llevarse al sujeto, fueron agredidos por éste, resultando uno de ellos con el corión del revólver roto y con un mordisco en un brazo, y el otro con la hombro de cruzada.

bierno civil, que en cierta casa de la calle de Jesús y María le habían tirado 73 duros. El gobernador puso a su disposición dos agentes de policía para que hicieran las indagaciones oportunas, a fin de detener a los ladrones, que, después de realizar su labor, habían desaparecido de la mencionada casa.

“Boycottage,” contra España

Ha llegado a Madrid el delegado especial del Comité internacional de Amsterdan con objeto de preparar el boycottage a los productos españoles en los puertos de Europa y América.

NOTICIAS

Nuestros suscriptores de Madrid que se ausenten durante los meses de verano, recibirán el DIARIO DE LA MARINA, sin aumento de precio en el punto a donde se trasladen, con sólo que se sirvan dar a esta Administración el oportuno aviso.

La Compañía Trasatlántica ha acordado, con arreglo a la escritura de emisión de obligaciones del 4 por 100, proceder el día 1 del próximo mes de Septiembre a la amortización de 450 de ellas, mediante sorteo.

Ha fallecido en el balneario austriaco de Leivio, el Embajador de España en el Vaticano señor D. José Gutiérrez Agüera. Había representado a España en varias Cortes de Europa, y tenía méritos y aptitudes no muy frecuentes en nuestra diplomacia.

Generadores BELLEVILLE ACTUALMENTE EN SERVICIO (MARZO 1904) EN BUQUES DE ALTO BORDO NO COMPRENDIENDO las instalaciones en construcción ó en montaje

