

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.073

Redacción y Administración,

Madrid, Lunes 22 Agosto de 1904.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

NECESIDAD DE LA ESCUADRA

El alistamiento de la Escuadra de instrucción para navegar durante ocho meses consecutivos, viene a poner de manifiesto una necesidad que ya diferentes veces hemos señalado, pero que, esto no obstante, queremos poner hoy una vez más de relieve, para llamar hacia ella la atención de los Poderes públicos y de los hombres de gobierno, a fin de que con toda la urgencia que requieren las dolencias que afectan a la salud de la Patria se la busque y aplique el remedio oportuno.

Con el *tour de force* que el ministro de Marina va a hacer para organizar una Escuadra con todos los buques útiles de que disponemos, no se conseguirá embarcar más que a una parte muy reducida del personal que figura en los escalafones de la Armada; el personal restante habrá de continuar en tierra, muy contra su voluntad, y mal viviendo con los mezquinos sueldos asignados a las situaciones de excedencia.

Y conviene advertir que esto no ocurre porque se pretenda so tener un personal excesivo para las atenciones de la Marina de guerra, no; tan lejos está de ocurrir eso que podemos asegurar sin el menor temor, de que los que vengan a desmentirnos, que con lo reducido que han quedado las plantillas a causa de la enorme amortización que ha venido haciendo desde que terminaron las guerras coloniales, no sería posible atender a las más indispensables atenciones del servicio el día en que España se decidiera a adquirir los buques que necesita para la defensa exclusiva de sus costas.

No, exceso de personal no existe; lo que ocurre es que no tenemos barcos, pero como esta situación no puede hacerse definitiva por grande que sea el horror de nuestros gobernantes al poder naval, porque hasta pudiera darse el caso de que las grandes potencias nos recomendaran, que para hacer respetar nuestra neutralidad en todo momento, reconstituyéramos dicho poder, como según unánimemente dijo la Prensa, sin ser rectificada por nadie, nos ocurrió, no hace mucho tiempo, con la defensa de las islas Baleares y Canarias; como por ésta y otras poderosas razones nuestra actual indefensión marítima, repetimos, no puede considerarse definitiva ni aun duradera, de ahí el que excitamos al Gobierno a que sin pérdida de momento, cuanto antes sea posible, decida la construcción de la Escuadra.

Nadie ignora que éstas no pueden improvisarse, que tampoco se improvisa la experiencia de los Comandantes de buques, la pericia de las tripulaciones, la práctica de maquinistas y fogoneros, ni la destreza en el tiro de los artilleros, y no ignorándose nada de esto por los que obligados están a saberlo, se deja pasar el tiempo, esterilmente sin construir buques y sin dar facilidades al personal para ensanchar sus conocimientos; antes al contrario, marchitando sus entusiasmos, matando todos sus estímulos y privándole con la forzada permanencia en tierra de todas las facultades que requiere la dura vida del mar.

Proceder tan absurdo y tan incompatible con los intereses sagrados de la Patria, es necesario que tenga pronto término.

Reconstituir hoy nuestro poderío marítimo es empresa, aunque costosa, relativamente fácil, pues para llegar a aquel resultado, sólo hace falta construir o comprar barcos. Pero entienda bien, esto es, haciéndose la Escuadra en un plazo relativamente corto, porque en la vida hay en la Armada un personal práctico de la vida de mar, y conocedor de los buques modernos, al que se le puede confiar sin el menor recelo el manejo y la dirección de éstos.

Si se deja transcurrir mucho tiempo sin construir o comprar buques, entonces el problema será mucho más difícil de resolver, por que a la falta de buques habrá venido a unirse la falta de marinos, que no se hacen simplemente con las enseñanzas de la Escuela Naval, sino que necesitan estar apegados a las luchas del mar y al propio tiempo cooperar con toda exactitud el complicado mecanismo de los buques modernos, lo que no se consigue sino estando constantemente en contacto con ellos.

Reflexione bien el Gobierno acerca de estas consideraciones y acabará por darse cuenta de la abrumadora responsabilidad que contrae aplazando por tiempo ilimitado la reconstitución marítima de España.

que, que se hallaba anclado en el puerto. Desde los primeros momentos un gentío inmenso ocupó el muelle, viendo el desarrollo del fuego.

Circuló el rumor de que la carga del buque se componía de materias inflamables, pero pronto se desmintió tal noticia.

El fuego comenzó en la bodega número 2, que se halla situada a proa, y que estaba cargada con fardos de harina y arroz, destinados a los puertos del Cantábrico.

El Capitán del barco, Pablo García, notó que salía humo de la bodega cuando iba a retirarse a su camarote, é inmediatamente comenzó a dictar las oportunas órdenes.

En los primeros momentos acudieron las autoridades y hombres que prestaron los necesarios auxilios.

Se ha logrado dominar algo el fuego, aunque no extinguirlo. Caso de que no se consiga se sacaría el vapor hasta fuera del puerto.

E siniestro pudo tener más graves consecuencias por haber a bordo varios bocoyes de alcohol, que fueron sacados al muelle.

El vapor incendiado pertenece a la casa Rodríguez Cerra, de Gijón, y llegó ayer mañana procedente de Barcelona.

Se ignora cómo se ha producido el siniestro.

Una interview

El Sr. Bonafoux, corresponsal del *Heraldo*, ha celebrado en Biarritz una entrevista con el Sr. Villaverde que se presta a cierto género de reflexiones políticas, que ponen al descubierto heridas del amor propio.

Las preguntas del Sr. Bonafoux al marqués de Pozo Rubio se refieren a la cuestión palpitante de Alcalá del Valle, y el primer cuidado del ex presidente del Consejo de Ministros ha sido el de manifestar «que no hubo atropello» en su tiempo, ignorando si los ha habido después.

Pero la miga de la interview está en la siguiente frase del Sr. Villaverde: «Ignoro también a qué obedezca la actual campaña, que parece enderezada a atribuirme responsabilidades que no me incumben y que declino y rechazo por no leídas».

El corresponsal del *Heraldo* manifiesta por su cuenta que el Sr. Villaverde estuvo con él muy explícito en los conceptos y muy enérgico en las frases, pero, ¿qué tenemos con eso?

Lo que importa saber es a quién puede interesar que incumban o dejen de incumbir al Sr. Villaverde dichas responsabilidades, porque eso presentaría la cuestión bajo un aspecto político digno de atención profunda.

«Ea misma energía con que el marqués de Pozo Rubio rechaza «por no leídas» según su frase, esas responsabilidades, es también con que las declina, demuestran que no quiere ser víctima de ciertas campañas, «enderezadas» a lo que parece a presentarlo como blanco a las iras populares.

Por ahora, esa interview deja al descubierto lagunas políticas muy enconadas y es lástima que el ilustre ex presidente del Consejo de Ministros no haya concretado algo más el origen de esos enderezamientos.

Ecología Naval.

Embarcaciones automótiles.

Despiertan vivo interés las regatas de embarcaciones automótiles que han de celebrarse en el puerto francés de Calais y el inglés de Dover. Los derechos de inscripción para botes de seis metros de eslora ó menos, son 100 francos, y para los de más largo 200; hay ya suscriptos 30.000 francos para premios, además de varias medallas de oro y plata y tres copas.

La exposición de las embarcaciones que han de tomar parte, tendrá lugar en Calais, el domingo, que procederá a las regatas.

Una escuadrilla de destroyers franceses dará escolta a los competidores y también se espera que tomen parte en esta escolta otros ingleses.

La salida, en tanto en el punto de salida como en el de llegada, será extraordinaria, y las autoridades oficiales de ambos países se esforzarán en dar importancia a este nuevo sport, que se espera sea origen de una nueva industria de importancia.

Las calderas de tubos de agua.

Hace diez años, con excepción de unos cuantos buques franceses, eran muy pocos los que llevaban calderas de tubos de agua, y hoy día son tantos, que la potencia que representan las calderas de este tipo, coloca las en los buques, ascendiendo a 6,2 millones de caballos de vapor. Inglaterra, solamente, está presentada por 2 millones de caballos y Francia, Rusia, Alemania, Estados Unidos y Japón suman 21,2 millones.

Todos los países se han adelantado, y aunque la B-Alville ha sido la última en emplear en mayor número de buques que las de otro tipo, es digno de notarse que Alemania tan sólo la ha instalada en sus cruceros de segunda clase *Hansa* y *Hertha*, y América ha prescindido completamente de ella.

A veinte, próxima nante, llegó el número de los tubos de agua de los buques de guerra, que ya han llegado a 100.000. Los primeros son de 5 a 10 centímetros de diámetro, y su espesor de 0,5 centímetros, y los tubos de agua de 23 centímetros de diámetro y de un espesor de 0,3 centímetros.

Las primeras se destinan a los acoraza-

dos y cruceros y las segundas a los torpederos y destroyers.

Los buques de gran tonelaje deben estar en aptitud de permanecer en estaciones distantes por largo período de tiempo, sin necesitar grandes reparaciones, y por eso se instala en ellos las calderas de mayor duración: en los de pequeño tonelaje se sacrifican todo a la velocidad.

Las principales calderas de tubos de agua son las siguientes:

De tubos gruesos: *Belleville*, *Niclausse*, *Darr*, *Babcock and Wilcox*, *D'Allest* y *Yarrow*.

De tubos pequeños: *Thornycroft*, *Yarrow*, *Schultz*, *Normand*, *Du Temple*, *Guyot*, *Reed*, *Blechynden*, etc.

Lamentaciones.

Maremagnum.

Si alguna duda cupiese de que España es el país más laborioso y trabajador del mundo se dispararía en el acto ante la marinería general que ha producido el reglamento para la aplicación del descanso dominiguero.

«Gran concierto para voces solas! A los vagos de profesión les enoja el tal descanso, solamente porque es precioso, a los trabajadores les molesta porque coarta sus iniciativas; a los toreros les parte por el ojo, porque les desnaturaliza el oído, y a los tubernarios les encofraca, porque facilita demasiado la libre alcoholización».

Nadie se entiende, todos hablan a la vez, todos se quejan. Parecía natural que los favorecidos entonces himnos de alabanza en honor al tal reglamento y a quien lo inventó, pero es todo lo contrario, no hay entre ellos quien lo aplauda ni jalee, considerando todo el tal reglamento como un verdadero adofesio de la burocracia adante.

Hasta los periódicos lo encuentran deficiente por la postrísima razón de que el descanso dominiguero se implanta con tan escaso sentido práctico y moral, que al mismo tiempo que con la prohibición de publicar los periódicos, cierra las válvulas de cultura, con la autorización a los templos de Baco, deja las tabernas abiertas de par en par.

Entre las verduleras al por mayor y menor, hay un verdadero clima. Estas pueden «echarse a la calle» a vender sus cosas y sus lechugas, y aquellas tienen que cerrar sus tiendas a piedra y lodo.

Los efectos de la publicación de tal reglamento huelgan en domingo por miedo a quedarse a media ración; y los más templados en sus protestas, han desempolvado la vieja fórmula que nuestros abuelos inventaron para aplicar a las leyes desatinadas: «Se acata, pero no se cumple».

Todo hace creer ante semejante ovación, que el descanso dominiguero seguirá... en su lugar descanso. Es una de tantas leyes como están destinadas a cubrirse de telarañas, y en las que se pone más de relieve la esterilidad de nuestros insignes legisladores. A media docena de ovaciones como esta ¿adónde poder legislativo!

La gente decidida ha tomado por su cuenta ma rchada, la califa de arbitrariedad; el que no la llama a su lado, la conculera clerical. Un periódico dice que la del descanso dominiguero es una ley eclesiástica por el estilo de las que, emanadas de Roma, establecieron el derogar en otro tiempo ciertas festividades religiosas.

Lo que se ve claro es que nadie sabe a qué atenerse respecto al descanso dominiguero. Antes de publicarse el reglamento, cada cual sabía lo que le correspondía hacer y tenía reguladas sus horas dominigueras: por la mañana una hora más de cam; luego a misa, después a dar una vuelta por ahí, luego a la pizana, después la siesta, luego los toros y por la noche ¡juerga completa!

Ahora, el que más y el que menos, con el reglamento delante de los narices, estudia, comenta, aconseja, consulta al vecino, desentraña párrafos, y en fin, se calienta la cabeza de tal modo, que no hay modo ni forma de entenderse; y como esto dure mucho, la gente va a concluir por arañarse y morderse. ¡Bouto porvenir!

Abel Imart.

POLÍTICA

El segundo Villaverde

El Sr. Dato «largó» al fin su ajetreado discurso a los obreros alaveses, y salió del paso como Dios le dió a entender.

Habló con elocuencia... de todo lo que no podía prestarse al comentario y pasó la esponja, que diría D. Práxedes, por lo lo más interesante.

Después del discurso, Dato está más lejos de la presidencia del Congreso y de la del Consejo de ministros que antes; y su pedestal de apóstol de los obreros tiene menos altura.

Pero que han salvado los principios! El Gobierno está satisfecho, los silvestristas también, y la mayoría parlamentaria no tan bien, cuando se reúnan las sesiones de Cortes, motivos razonables para manifestarse dividida.

Tanto ironías para el Gobierno, y quieren lo presentar a éste interesadísimo en resolver el problema obrero, dijo enfáticamente: «Otra cosa es la ley del descanso dominiguero, lo que tanto se puede temer como un «legio que como un lavatorio de manos, por el estilo del de Pilatos, después de condonar al D. vino M.estro».

El Sr. Dato no quería que en su discurso surgiesen notas fuertes, y habló difusamente de la acción tutelar del Estado, de la concordia entre el capital y el trabajo, de la prosperidad industrial, de armonías sociales, todo muy bien dicho, pero demasiado convencional.

Los obreros se quedaron... algo mohinos.

Esperaban otra cosa, creían que el señor Dato, aspirante a jefe de partido, y futuro gobernante, les ofrecería soluciones concretas a los problemas agudos y urgentes del proletariado.

En vez de eso, se encontraron con una labor admirable de convencionalismo político, y con ese instinto de conservación, propio de las grandes masas, comprendieron que el Sr. Dato, más que amigo suyo, es un aliado de sus explotadores.

Apreciando desapasionadamente el acto, resulta que todo lo que el Sr. Dato supo ganar en buena lid como Ministro, y después en sus trabajos y discursos anteriores acerca de la cuestión social, lo perdió en su disertación ante los obreros de Vitoria, porque sacrificó a las consideraciones políticas y de partido, lo que su inteligencia y su corazón le dictaban.

Aquellos anuncios que con primeramente indicó el Sr. Dato que diría lo que correspondía hacer al Gobierno, para resolver con urgencia el problema obrero, se quedaron para mejor ocasión. No ha sonado la trompa bélica.

El Sr. Dato está en camino de ser un segundo Villaverde. ¿Qué filtro envenenador lo han dado a beber los ministeriales? Si ignora, pero el hecho es que el lugarteniente del Sr. Silveira se achica, se hace un nudo en la lengua y cuando se abren las Cortes, será un fiel adepto de la política gobernante.

Será el último soldado de fila en la mayoría parlamentaria; se quedará de simple diputado, sin presidencia, sin cartera, y hecho un sometido incondicional.

Los obreros alaveses que le escucharon, desistieron de contestar al discurso, y sin aplaudir al orador... le volvieron la espalda. Es lo menos que pudieron hacer a quien en un ambiente como aquél, se mostró más orgulloso de ser amigo incondicional del Gobierno, que defensor vigoroso de las reivindicaciones obreras.

LA VASCO-GADITANA

El sábado se reunió en Cádiz la Junta general de la Vasco-Gaditana, estando representadas legalmente las dos terceras partes de los accionistas.

Presidió el Sr. Luciano Bueno, por delegación del gerente presidente D. José Esteban Gómez. Diose cuenta de la situación económica de la Sociedad, acordándose por unanimidad de los votos que se procediera a la liquidación de la misma, enagajándose el vapor *Cádiz 2*, que se encuentra actualmente en aguas de Inglaterra.

Para llevar a cabo dicha liquidación, fueron designados, previa propuesta hecha por una comisión nomina lora, formada por los señores S. gerdalsh (D. Carlos), Gómez (D. Carlos) y Nuñez (D. Mariano), los Sres. D. Enrique Macpherson, D. Fran isco Alonso y Bayo, D. Francisco Villaverde y D. Antonio Siera.

Cuando termine sus trabajos esta comisión, se reunirá nuevamente la Junta general.

GUERRA MARÍTIMA

El Mediterráneo occidental.

Los franceses están orgullosos, y con razón, de Bizerta, cuya situación en el Mediterráneo es de un valor estratégico extraordinario.

Eso explica que la energía nacional de nuestros vecinos transpirenáticos se haya manifestado de un modo decisivo en pró de la creación de un puerto militar en aquella importante ciudad marítima.

Por infinitud de razones geográficas, estratégicas, militares y marítimas, Bizerta hace que los franceses estén llamados muy pronto a ser los dueños absolutos de la cuenca occidental del Mediterráneo.

Solo tres potencias están en ese litoral: Francia, España e Italia, pero Inglaterra, aun cuando se asoma por un punto tan importante como Gibraltar, no es más que un punto.

Respecto a Italia y España, no hay duda que podrían organizar importantes líneas estratégicas en la extensión de sus costas, tales como Magdeleva Spezzia, Nápoli y Ancona, Cartagena-Mahón... pero no son más que líneas.

En cambio, Francia, gracias a la posición estratégica de su costas africanas, puede, en el Mediterráneo occidental, ocupar y fortalecer superficies estratégicas y entre todas, el lugar preeminente es el que ocupa Bizerta.

Por suprimimos que Francia está aislada. Todos sus planes habrán de apoyarse, seguramente, en el triángulo estratégico Tolón-Orán-Bizerta ó en el cuadrilátero Tolón-Portovenères-Orán-Bizerta.

Ésté Francia aliada con Italia ó con España, la importancia de Bizerta en cualquiera de los dos casos, es extraordinaria. La alianza con España determinaría el triángulo Tolón-Mahón-Bizerta, la alianza con Italia daría ocasión al cuadrilátero Tolón-Magdeleva-Bizerta-Orán.

Por consiguiente, sea cualquiera la combinación que se pueda idear, siempre resulta que Bizerta es la piedra angular, porque es un segundo Tolón al otro lado del Mediterráneo, donde las escuadras francesas pueden sin dificultades y con toda comodidad, repostarse, carenarse, repararse y, en suma, disponerse para la guerra, exactamente lo mismo que en Tolón.—X.

DESDE SAN SEBASTIÁN

Un accidente en el «Mary».

El viernes, a las tres de la tarde, zarpó de San Sebastián con rumbo a Zumaia y Bilbao el yate *Mary*, de la compañía oceanográfica.

Hacia vivísimo fresco y el Cantábrico se hallaba un tanto bravo.

Como el *Mary* corre doce millas por hora, resultó que embarcaba mucha agua, cuando de pronto entre Igueldo y Orco se le descompuso la máquina.

Pausadamente lograron llegar de arribada a Pasajes, donde fueron arregladas las averías.

Mientras tanto, desde las seis ha ta media noche estuvieron efectuando exploraciones en la salta del puerto con aceti-lon, el presidente M. Bénard, y varios individuos de la misión a bordo de una lancha.

Los resultados fueron muy notables. De pronto se sintió enfermo el presidente Mr. Bénard, siendo los síntomas an ala manes que se lo llevó a bordo del *Mary*, donde fué asistido por el médico doctor Woolonghan.

Continuando la indisposición del Sr. Bénard, el médico Mr. Woolonghan ordenó que el *Mary* zarpara para San Juan de Luz donde telegrafaron al Gobierno francés lo ocurrido y esperaban órdenes.

A San Juan se llegó ayer mañana a las nueve, donde fundeó el *Mary*.

Mr. Bénard como se hallaba ayer mañana algo mejor, vino a San Sebastián el doctor Woolonghan, para dar cuenta de lo ocurrido a la Embajada y Consulado de Francia y a Miramar.

Cumplida su misión y después de conferenciar con los señores conde del Grove y marqués de Polavieja, regresará hoy a San Juan de Luz el doctor Woolonghan, para esperar órdenes del Gobierno francés.

El médico del *Mary*, subyete lo ocurrido al mal estado de los albiges de a bordo, pues durante el viaje de Arechón a Capbrión se puso enfermo un marino, de Capbrión a Pasajes, el cocinero, y ahora ocurre lo mismo con el jefe de la misión Sr. Bénard.

PRUEBAS DE MAQUINAS

Los destroyers rusos

«Zavientni» y «Zavidni».

Estos buques han sido construídos en los Astilleros particulares de Nicolai y son los principales característicos con las siguientes especificaciones: Eslora, 64 metros.—Manga, 6,40.—Calado, 1,78.—Desplazamiento, 359 toneladas.—Velocidad, 26 millas.

Las máquinas son de triple expansión y desarrollan 5.000 caballos. Las calderas son cuatro, tipo Yarrow, de tubos rectos, colocadas en dos compartimentos: cada una tiene su chimenea. La superficie total de parrillas es de 22,3 m².

Las pruebas impuestas por el Almirantazgo comprenden:

1.—Dos recorridos a toda velocidad sobre la milla media; después, un viaje de cuatro horas dando las hélices los 0,9 del número de revoluciones máximo, observado sobre la milla media, y en seguida dos nuevos recorridos sobre la misma. La velocidad media de los cuatro recorridos no debe ser inferior a 26 millas.

2.—Prueba de dos horas, dando un número de revoluciones que sea los 0,9 del máximo obtenido en la prueba anterior; durante esta prueba se medirá la potencia y el consumo de carbón.

3.—Prueba de cuatro horas, dando un número de revoluciones igual a los 0,7 del máximo: medida de la potencia.

4.—Prueba de cuatro horas, a 0,5 del número de revoluciones máximo y medida de la potencia.

Además debían verificarse pruebas llevando llenos de agua ciertos departamentos estancos; pruebas de aparatos auxiliares, de giro, etc.

Los resultados fueron los siguientes:

1.—Primer recorrido: (antes de cuatro horas de navegación) 26,19 millas.—Segundo recorrido: (antes de las cuatro horas de navegación) 26,63 millas.—Tercer recorrido: (después de las cuatro horas) 26,57 millas.—Cuarto: 26,57.—Promedio: 26,38 millas.—Máximo número de revoluciones: 358.

2.—Durante la prueba de dos horas a 322 revoluciones (0,9 del número máximo), las máquinas desarrollaron 3.838 caballos indicados; el consumo de carbón fué de 7.524 kg, lo que da 0,98 kg. por caballo y hora y el consumo por metro cuadrado de parrilla y por hora fué inferior a 170 kg.—La velocidad media fué de 24 millas.

3.—A 250 revoluciones (0,7 del número máximo), la potencia fué de 1.458 caballos indicados y la velocidad de 19,07 millas; y

4.—A 179 revoluciones (0,5 del número máximo), las máquinas dieron 588 caballos indicados y la velocidad fué de 14,74 millas.

Acordado Taurer (antiguos *Libertad*, chileno.)—Este buque, construido por Vickers Sons and Maxim, terminó sus pruebas oficiales para ser aceptado por el Gobierno chileno.

En la prueba de seis horas durante la cual se hicieron seis corridas sobre la milla media, alcanzó la velocidad media de 20,17 millas. Las pruebas duraron diez días y se hicieron con todos los cargos a bordo, desplazando el buque 11.833 toneladas y siendo su calado a popa de 7,88 metros.

La primera prueba consistió en dos series de corridas con velocidad progresiva, sobre la milla media en el Firth of Clyde, con objeto de obtener los datos necesarios. La primera corrida se hizo a 12 millas, y como idea de lo que cuesta la obtención de fuerza, debe hacerse constar que para 15 millas se necesitó doble fuerza de máquinas, mientras que para arribar 17,3 millas, se necesitó un aumento sobre la última de un 80 por 100. En seguida se procedió a la prueba de recorrido largo, cuya duración y fuerza determinó el Almirante Simpson. El buque llegó hasta el canal de Bristol a velocidad de 17,3 millas, manifestando el citado Almirante su satisfacción respecto al funcionamiento de las máquinas, é interrumpiendo la prueba. Sin embargo de eso, el buque e ntinuó navegando tres horas más a velocidad de 19 millas.

En la prueba a toda fuerza, la cual se había especificado que debería ser de seis horas de duración, se hicieron seis recorridos sobre la milla media y en ninguno de ellos la velocidad bajó de 19 millas, no obstante ser el tiempo muy malo y con frecuentes chubascos de nieve.

Lo notable de la prueba fué la uniformidad de las revoluciones de la máquina, pues la variación fué sólo de un 2 por 100, encontrando como se había dicho ya, que al final de las seis corridas, la velocidad media había sido la de 20,17 millas con 158 revoluciones de la máquina. Esta velocidad se debe, como es natural, en gran parte, no sólo a la eficiencia de la máquina, sino también a las formas del buque; siendo notable la ausencia de ola, no obstante tener el buque 23,3 metros de manga y una eslora, entre perpendiculares, de 130,80 metros.

El consumo de carbón en la prueba de gran recorrido fué de 0,77 kg. por caballo y hora y en la de seis horas a toda fuerza de 0,78 kg.; de modo que el buque demostró tener un gran grado de acierto, teniendo igualdad de carboneras suficiente para ir a Nueva York y volver con velocidad de crucero.

Accidentes marítimos.

Días pasados, el vapor *O'Garra*, de la matrícula de Bilbao, que había llegado a Burdeos con cargamento de carbón de Cardiff, fué arras-

trado por la variante de la marea, y rompiendo las amarras march6 sobre el fondeadero de yates, donde ech6 a pique 4 tres de estos y caus6 averias 4 otros.

DESDE SAN FERNANDO

Personal.

Del crucero Infanta Isabel trasbord6 al ca6onero Ponca de Le6n el pr6ctico de costas Miguel V4zquez, que se pasapor6 para Huelva.

Al subinspector de artilleria se remiten las patentes de retiro recibidas para los condetables mayores de primera clase D. Jos6 Caama6o y Moreno, D. Francisco Sigler y D. Francisco G6mez, y para los de segunda D. Jos6 Trujillo B. Lario y D. Rafael Martos Flores.

El Capit6n General de Andalu6a se interesa en la devoluci6n de la c6stula de la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, del Comandante de infanteria de Marina, D. Andr6s S. Villano.

A Cartagena se remite lista del sargento primero D. Vicente Rivera, por valor de 100 pesetas.

Por el Capit6n general del Departamento se devuelve 4 la Alcaldia instancia del Coronel graduado de artilleria, condestable mayor de primera clase retirado, D. Jos6 Caama6o Moreno, en s6plica de que se le concediese mejora de retiro, para que se entregue al interesado, por no tener derecho 4 ella y no serle aplicables los art6culos 4.º y 6.º de la ley de 2 de Julio del 86 que favorece.

En el mixto expreso sali6 esta tarde para Alhama de Arag6n acompa6ado de su distinguida se6ora, el Ingeniero de primera clase don Luis B. Estrella y Mucurza. Hasta Jerez le acompa66 su padre pol6tico el ordenador de Marina Excmo. Sr. D. Jos6 G6mez S6nico.

Para Toledo, por haber obtenido ingreso en la Academia de Infanteria, fueron pasaporados los soldados de Infanteria de Marina don Manuel Valtier, D. Manuel Balos Solo y D. Jos6 G6mez Carb6.

El dique seco.

Hoy 4 las dos de la tarde qued6 completamente ahogado el dique seco. Sin varias filtraciones que tiran ese vaso de cristal construido y a6a no recibid, por la Marina.

En la proa y hacia el costado de estribor, se descubri6 una via importante que ech6 fuera la piedra del pavimento, siendo reparada por el contratista con ladrillos y cemento.

En obsequio 4 su general.

Mu6a, el personal del Cuerpo de Artilleria de la Armada, aqui con destino, obsequiar6 al Inspector general del mismo D. Maximiliano Garc6a de los Foyos, con un almuerzo 4 las once de la misma, que se servir6 en uno de los salones de la Junta de experiencias, conmemorando as6 su ascenso 4 General de divisi6n. El almuerzo ser6 servido por el restaurant de las Delicias del Pasaje y 4 las 26 cubiertos.

El «Princesa de Asturias».

Recibid6ronse hoy 6rdenes telegr6ficas para que inmediatamente salga el Princesa de Asturias 4 desempe6ar comisi6n.

El «Infanta Isabel».

A las cuatro de la tarde de hoy sali6 del Arsenal para la bahia de C6diz el crucero Infanta Isabel, que ma6ana 6 pasado salidr 4 continuar su crucero de vigilancia en las Almidrabs.

Lleva dicho buque, de transporte, la marina que embarca en el Destructor como aumento de dotaci6n y efectos de cargo para el Mar6n A. Piz6n.

Agosto 21.

Cr6nica minero-metal6rgica

En los 6rculos financieros de Bruselas se comenta la constituci6n de una Sociedad belga para la explotaci6n de varias minas de plomo-argentifero sitas en Garlitos, provincia de Badajoz.

La nueva empresa cuenta con un capital de 80.000 libras esterlinas.

As6gurase que dicho mineral tiene alguna cantidad de plata y que esto ha dado origen 4 la constituci6n de la Sociedad.

manifestan que el mineral contiene buena ley, pero creen que no hay tanta cantidad como aseguran los iniciadores del negocio.

La producci6n de lingote de hierro en el pasado a6o de 1903 fu6 mayor que la habida en 1902, 4 juzgar por las recientes estadisticas que acabamos de dar 4 la publicaci6n los Sres. James Watson y Compa6a, de Middlebrough.

La producci6n atenu6 4 45.972.566 toneladas en 1904, contra 43.480.000 en 1902.

Las principales naciones que obtuvieron mayor producci6n, fueron: Estados Unidos, que aparece con 13.010.000 en 1903, contra 17.821.000 en 1902; Alemania, 10.088.000 contra 8.493.000; Gran Breta6a 8.811.000 contra 8.517.000; Francia 2.828.000 contra 2.427.000; B6lgica 1.291.000 contra 1.103.000; Espa6a 880.000 contra 350.000; Italia 45.000 contra 31.000 y Jap6n 35.000 contra 32.000.

Como se desprende de las anteriores cifras, las naciones precitadas aumentaron su producci6n, y en cambio hubo una disminuci6n en Rusia de 2.521.000 en 1902 4 2.403.000 en 1903; Austria Hungr6a de 1.440.000 4 1.322.000 respectivamente; Suecia de 524.000 4 490.000 y Canada de 319.000 4 285.000.

El exeso, por tanto, en la producci6n en 1903 sobre 1902, fu6 de 2.492.524.

Se nota que Alemania es la naci6n que de a6o aumenta la producci6n con rapidez asombrosa.

INFORMACI6N SALINERA COMERCIAL

La exportaci6n general de sales espa6olas para los mercados extranjeros, en el primer semestre del corriente a6o, ha sido de 203.785 toneladas, ofreciendo un aumento sobre la de 1902 y 1903, de 62.238 y 25.331 toneladas, respectivamente.

Las ventas en el semestre representan un aumento sobre las de 1902 y 1903 de 53.637 y 33.119 toneladas respectivamente, siendo el total de 6stas de 58.19 y 57,63 por 100 de la exportaci6n general 6 sea una mejora en el semestre del corriente a6o de 8,56 y 912 por 100 sobre las de aqu6llas.

Las mismas causas que afectan 4 la exportaci6n general influyen en la regional; pero hay otra muy especial, y es la superioridad de nuestras sales para salzones y en t6idos de pieles, que ha dado lugar 4 la reacci6n que en su favor se ha operado en algunos centros consumidores, que prescindieron de ellas, y que, no d6ndoles resultado sus sat factorios aqu6llas con que las sustituyeron, han vuelto 4 consumir las nuestras, que ofrecen s6lidas garantias, por la excelente calidad de los productos, con su empleo.

SPORT N4UTICO

Regatas en Villagarcia

Ayer se celebraron las regatas organizadas por la Sociedad «Centro Recreativo», del puerto de Villagarcia.

La r6a estaba animad6sima por el enorme contingente de embarcaciones flotadas para presenciar el espect6culo.

El gentio invadi6 los muelles y malecones.

La copa de plata regalada por el Rey fu6 disputada por las yolas Arosa, patronada por el Sr. Ramos, y la X, por el Sr. Pedreira.

La primera pertenece al «Casino» y la segunda al «Centro».

Gan6 la copa la yola Arosa, que ya en el a6o anterior obtuvo igual premio.

Las dem6s regatas de lanchas de pesca y gamelas 4 vela fueron muy divertidas.

Regatas en Bilbao.

Leamos en El Noticiero Bilbaino: Por orden telegr6fica del se6or presidente del Consejo de Ministros, que ha recibido el Gobernador civil de esta provincia, ha organizado el Sporting Club de Bilbao una cuarta regata extraordinaria para el d6a 29 del actual, siendo el premio un valioso reloj de oro con su cadena, que ha sido adquirido en una acreditada joyeria de esta capital.

En dicha regata podr6n tomar parte todos los socios de Clubs Espa6oles, aunque sean de nacionalidad extranjera.

Todas las embarcaciones que tomen parte en ella, estar6n fondeadas y amarradas 4 sus boyas con los aparejos arriados y dirigiran la regata sus propietarios, sin marineros, poni6ndose en marcha 4 un toque de corneta.

Con el fin de hacer los preparativos para esta regata extraordinaria, estuvieron ayer en la casa flotante del Sportiny Club, el Gobernador civil y el Comandante de Marina. Los acompa66 el General gobernador militar se6or Soler.

CUENTO

EN EL CIELO

Se representaba en el Teatro Principal de M6laga, la comedia de magia La pala de cabra, arreglo de Grimaldi, que hizo las delicias de varias generaciones infantiles y que todav6a suele dar buenas entradas.

Para el 6ltimo acto, un pintor esoc6nografo italiano, habia pintado una decoraci6n magnifica que representaba el cielo.

El p6ncel del florentino habia all6 amontonado nubes, estrellas y resplandores. Para completar la perspectiva era necesario presentar unos cuantos comparsas vestidos de 6ngeles, con t6nicas blancas, alas de gasa y papel dorado, guirnaldas y coronas de flores.

Se encarg6 4 Guerra, el cabo de comparsa que escogiese cuatro mozaletes que fueran formalitos y no mal parecidos, 4 fin de que tuviesen ingreso en aquella corte celestial del 6ltimo acto, que har6a destacar las figuras de Leonor y de D. Juan, vencedores de las pretensiones de D. Simplicio de Bobadilla, Majaderano y Cibeza de Buay y del arte de m6gicos y bru6as.

Para vestirse de 6ngel fu6 designado Pepillo el del Altosano, zigalon de diez y seis 4 diez y siete a6os, de correctos tufos y pelo rubio, aunque no tan blanco de cara como el papel requer6a, pues los aires del Legio lo habian puesto m6s moreno de lo que en realidad deb6a ser.

Malas lenguas aseguraban que era un t6ntico a6e6ado 4 lo ageno y si hemos de ser leales, confesaremos 4 fuer de honrados cronistas de este suceso, que Pepillo se reunia con mala gente, especialmente con el Pic6n y la Vieja, rateros acreditados con t6tulos revisados en la jefatura de Policia y en el Archivo de Ejecutorias de las Audiencias. Por lo dem6s, era simpatico, dicharachero y travieso, vest6a con regular elegancia y no era mal visto del bello sexo del barrio de la Victoria.

Acept6 con orgullo el papel de 6ngel, agradeciendo la distinc6n y cuando lleg6 el momento de la apoteosis cumpli6 4 maravilla sus deberes, hasta el punto de considerarse participe de los aplausos del p6blico, que obligaron 4 subir el tel6n dos 6 tres veces, con harto sentimiento de la actriz que hac6a el papel de Leonor, colocada en sitio peligroso y en postura bastante inc6moda.

Mientras esto ocurr6a en el Teatro Principal, varios rateros sustra6an unos cuantos objetos del aparador de la Agencia de Pr6stamos de la calle de la Pe6a.

La policia pudo detener 4 uno de los autores del hurto, que result6 ser el Pic6n, el amigo intimo de Pepillo.

Hizo la mala suerta de aqu6l, que se encargase de conducirlo 4 la C6rcel un cabo de la Guardia civil, el cual, despu6s de convincentes argumentos, consigui6 que el Pic6n diese los nombres de los compa6eros que le habian ayudado 4 tomar los objetos contra la voluntad del due6o.... de la Agencia. El mozaletes empez6 4 dar nombres, unos tras otros, y entre ellos cit6 4 Pepillo el del Altosano.

Descansando se hallaba 6ste de su elevaci6n 4 las regiones et6reas, cuando se vi6 despertado por Santos y Frias, celosos agentes de la partida secreta, quienes, cumpliendo 6rdenes superiores, lo llevaron atado codo con codo 4 la presencia del Juez.

No se explicaba Pepillo aquella arbitraria p6rdida de libertad ni aquel paseo que le hicieron dar por la Cruz Verde y la calle de los Frailes, con detrimento de su buen cr6dito. Echaba sus cuentas y no ve6a la causa de su detenci6n, pero aunque ten6a remordimientos de antiguas faenillas, 6-tas, aunque eran varias, las consideraba en el olvido.

El juez mand6 que lo desatasen y ech6ndole una mirada investigadora, le dijo:

—Vamos 4 ver, necesito que digas la verdad.

—Se6or Juez, si yo no he hecho nada—contest6 el del Altosano.

—Es cierto que anoche 4 las once te apoderaste de un reloj, de una petaca de plata y otros objetos?

—Ay, se6or, eso es una calumnia!

—Confiesa y ser6 lo mejor!, dijo el Juez, con visible mal humor.

—Por la gloria 6 mi pare, que yo no s6 una palabra de ese l6o!

—Entonces, 6d6nde estabas anoche 4 esa hora?

El muchacho vi6 un rayo de luz, comprendi6 que pod6a probarse su inocencia y grit6 muy alegre y esperanzado:

—En el cielo, se6or Juez! En el cielo!

NARCISO D6AZ DE ESCOBAR.

Servicio telegr6fico

La expuls6n de las Asociaciones.

Paris 21. El prefecto de Puy de Dome, con 300 hombres de infanteria, 15 oficiales, 60 gendarmes 4 caballo y 20 4 de pie, ha marchado 4 Amberl por la resistencia opuesta por las religiosas 4 abandonar su local.

Abandono sanitario.

Barcelona 21. En el vapor procedente de Valencia han llegado 4 esta poblaci6n dos individuos atacados de lepra, habiendo buido, indudablemente, la vigilancia del personal sanitario del Grao y de Barcelona. Durante la traves6a han permanecido en libertad en el buque. Luego han desembarcado aqu6 sin dificultad y han recorrido la poblaci6n, present6ndose, por 6ltimo, en las Casas Consistoriales en demanda de autorizaci6n para ingresar en el Hospital.

La revoluci6n en el Paraguay.

Buenos Aires 21. Los peri6dicos anuncian que los revolucionarios paraguayos han exigido la dimisi6n del presidente de su rep6blica. El presidente ha rechazado esta imposici6n.

Los revolucionarios han establecido un gobierno provisional en Villa del Pilar, bajo la presiencia del general Ferreira.

Muerte del asesino de Plehwe.

San Petersburgo 21. El asesino del ministro del Exterior Sr. Plehwe falleci6 hace cuatro d6as. Ha sido reconocido como hijo del Sr. Sazonoff, comerciante en Oufa.

Noticia interesante.

San Petersburgo 21. Es falso que la segunda Escuadra saliese el 17 del corriente para el Extremo Oriente y que la tercera deba salir hoy.

Puerto Rico y Espa6a.

Londres 22. The Standard publica un despacho de San Juan de Puerto Rico, en que se supone probable un acuerdo con Espa6a, especialmente con respecto 4 facilitar el cambio de determinados productos como el caf6 y los vinos, evitando as6 satisfacer los derechos de Aduanas establecidos por los americanos.

Terrible cicl6n.

Londres 20. Un despacho de Chicago que inserta The Daily Chronicle, da cuenta de un terrible cicl6n que ayer desahog6 sobre San Francisco de M6xico. Hubo cinco muertos y algunos centenares de heridos.

Las p6rdidas materiales, verdaderamente enormes, se calculan hasta ahora en 500.000 libras esterlinas.

PLAZA DE TOROS

CORRIDA DE NOVILLOS

Revertito.—Mazzantinito.

CARTAS 4 REJONAZO. Cuatro l6neas; la cosa no merece m6s. Malos los toros, los toreros malos; excuso decirte lo que ser6 la corrida.

Los toros fueron: tres de Vazque6a (primero, segundo y sexto), y tres de Muriel (tercero, cuarto y quinto); pero 1 4 seis parec6an de la misma ganaderia, tan iguales fueron de tipo, color y matas. S6lo el primero fu6 diferente de sus compa6eros en el tipo, que aunque no en el color, era el de la ganaderia del duque, en el color que era melocot6n y en las matas que fu6 noble, por m6s que no lo parec6a tanto, por ser algo burriciego.

En varias cumplieron todos, sin ser modelos de bravura.

—Gracias, padre, pero no debo dejar solos 4 nuestros amigos.

El se6or Franco se despidi6 de todos y sali6 de la habitaci6n.

—Se6or, usted amigo m6o que su padre ha abierto todos sus parques y jardines 4 toda clase de mercedados? dijo el se6or Hanson.

—Nada m6s cierto; ha permitido 4 varias bandas de gitanos alojarse en los bosques con gran disgusto de todos los vecinos de alrededor que se quejan de las deprecaciones que esas bandas cometen, dijo el doctor Middleton.

—Seg6n he visto en los libros, a6adido Hanson, se deben dos a6os de renta 4 vuestro padre; algunos arrenda lores han pagado; pero otros deben cuatro a6os.

Calculo que suben los atrasos 4 unas catorce mil libras esterlinas.

De los pleadores, Canales en una vara al se6o y Chico en todos los d6-m6s.

De los banderilleros Ochoita estuvo muy trabajador toda la tarde y con las banderillas regular. Punter6t trabaj6 con ah6no pero sin fortuna: la t6va en el cuarto toro, delante del cual cay6 al echar un capote, no logrando el toro empuntarlo, por m6s que lo pretendi6, sin que los dem6s toreros acudiesen al quite, como deb6an. Perilla estuvo muy valiente y con desaca de agrado. En el tercero fu6 enganchado por el mulo izquierdo al poner un par y volteado sin m6s consecuencias que la rotura de la chaquetilla. En el sexto, al huir del toro cay6 junto 4 los toriles, donde lo recogid dos veces volte6ndolo aparatosamente. Fu6 la cogida m6s tonta que se puede imaginar y de la que result6 el feliz torero con una tremenda cornada en el muslo izquierdo, 4 consecuencia de la cual falleci6 4 las nueve de la noche.

De las matadores ninguno. Revertito estuvo en el primero desconfiado sin raz6n, pues el toro no ten6a nada de particular y entr6ndolo de lejos y con el toro desigualado, dej6 una pataca, ech6ndose fuera, delantera y perpendicular que fu6 aplausida.

En el tercero hizo una faena regular, no todo lo buena que requer6a un toro tanto y mo6on de ambos cuernos. Lo desahog6 de un bajonazo: Al quinto lo pasa lleno de miedo y le da un bajonazo y una estocada que se le parece.

Al mismo toro lo puso un par de banderillas, malo, entrando bien.

En el segundo hizo un buen quite muy oportuno en una caida al descubierta del picador Canales.

Y en el sexto toro di6 con mucha limpieza el salto de la garrocha, apagando con los aplausos que oy6 entonces los pitos que le propinaron por su faena del quinto.

Y esto es todo lo que hizo Revertito. Tom6s Alarc6n no tuvo el salto tan de cara como el otro d6a. Al segundo lo tor66 bien, pero sin cumplimiento, por las condiciones del toro. Entr6 dos veces con valencia y por d6-racho, dando un pinchazo bien se6alado y un bajonazo, cay6ndose al encuentro.

Al cuarto lo tor66 regular y lo mat66 de otro bajonazo dando 4 un tiempo con mucho valencia.

Al sexto lo pas6 con precauciones y coladas peligrosas y lo desahog6 de una caida un poco atravesada, y un descabello al torcer intento.

Al quinto puso un par de banderillas regular y otro muy bueno, entrando bien.

Y esto es todo lo que hizo Mazzantinito.

Don Tancredo. Hizo el experimento en los toros tercero y cuarto.

El tercero pas6 4 su lado corriendo, di6 un bueido y no lo hizo caso.

El cuarto lleg6 4 6l, le oli6 las piernas y di6 la vuelta. Fu6 muy aplaudido en ambos.

Farellillo.

Desde Ferrol.

Cuerpo general.—Se ha dispuesto telegr6ficamente que, al llegar 4 este puerto el crucero Rio de la Plata, desembarquen los alfer6ces de fragata alumnos y sean pasaporados para Cartagena, con el fin de embarcar en el Lepanto antes del 1.º de Septiembre pr6ximo.

Infanteria de Marina.—Ha sido pasaporado para Madrid en anticipo de cuatro meses de licencia el primer Teniente D. Rafael S. B.

Administraci6n.—Fu6 nombrado comisario del Arsenal de Ferrol el ordenador de Marina D. Isidoro Bocio, pero mientras sea necesaria la presencia en Madrid de dicho jefe, seguir6 el Sr. Bocio en la Corte.

Contramaestres.—S6lita abono de doble tiempo de campana el segundo graduado D. Adolfo Perla Fern6ndez.

Condottables.—Se recibid6n despachos de retiro para el Condestable mayor D. Antonio Arias y para los primeros D. Pedro Fern6ndez, D. Manuel G6mez y D. Emilio Carballeira.

Del Arsenal. Material.—Se hallan listos en el Arsenal para remitir 4 Tui con destino 4 la ca6onera Perla varios efectos.

Se autoriz6 al Comandante del ca6onero Vazco N66ez de Balboa para hacer el pedido de remolque de varias factos de maniobra.

Se aprob6 el nombramiento de una Comisi6n para adquirir en plaza pintura patente «La Espa6ola» de los n6meros 1 y 2.

Se da cuenta 4 la Capitania general del resultado del reconocimiento de las planchas y remaches del costado y fondo del destructor Osado.

Ha sido aceptada por la «Sociedad Duro F6guera», de Bilbao, la fabricaci6n del material de acero Siemens Mart6n en plancha y cabilla con destino 4 las calderas que se van 4 construir para la casa de bombas del dique de San Juli6n.

Idem id. id. por la id. id. id. id. id. en planchas rectangulars, barras U. T. y 6ngulos, con destino 4 las obras del crucero Reina Beata.

JUAN FRANCO

EL GUARDIA-MARINA

SEGUNDA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGL6S

POR EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPA6OL

POR D. N. F. CUESTA

pero en ninguno de estos casos encontrar6 un paso siquiera dado hacia la igualdad.

En una rep6blica, los que gobiernan, son mas poderosos que los gobernados de una monarqu6 restringida.

Un presidente tiene m6s poder que un rey y se parece mucho 4 un d6spota que impone por ley su voluntad.

A6n las sociedades menos numerosas encuentran usted que algunos, naturalmente se erigen en directores y toman el mando absoluto.

Comenzamos este sistema en la escuela cuando entramos por primera vez en sociedad all6 aprendemos el sistema de la tiran6a en miniatura.

Hay algunos puntos aunque pocos en que puede obtenerse la igualdad en este mundo y esa igualdad se obtiene bajo una forma bien regularizada de la sociedad, coexistiendo en una administraci6n de justicia y en unas leyes iguales para todos, 4 las cuales todos debemos someternos en beneficio com6n; en el derecho igual 4 vivir 4 morir de hambre que se ha obtenido en este pa6s.

Adem6s, cuando seamos llamados 4 cuentas en el tribunal de Dios, todos tendremos justicia igual.

Ahora mi querido padre, ya sabe usted mi opini6n.

—S6, Juan, s6, dijo el se6or Franco; todo est6 muy bien en teor6a; 6pero qu6 sucede en la pr6ctica?

—En la pr6ctica no va tan mal.

El lujo, la pompa, la ociosidad, el desp6rreo, si usted quiere de los ricos, contribuyen al sostenimiento, 4 las comodidades y al empleo de los pobres.

El desp6rreo, por ejemplo, es un vicio pero hace circular el dinero, y el vicio de unos contribuye 4 la felicidad de muchos.

El 6nico vicio que no se compensa en alg6n modo por alg6n modo por alg6n modo, es la avaricia.

Si to los fu6ramos iguales no habr6 artes ni manufacturas, ni industria, ni empleos.

Pero la desigualdad en la distribuci6n de la riqueza puede compararse con el coraz6n que distribuye se obtiene bajo una m6quina de vapor por todo el cuerpo humano, volviendo la misma sangre desde los extremos por las venas 4 ser de nuevo impulsada hasta los extremos y conservando el nuevo impulsada hasta los extremos y conservando as6 una circulaci6n sana y vigorosa.

—Bravo, Juan! dijo el doctor Middleton.

—Tiene usted algo que replicar? continu6 dirigi6ndose al se6or Franco.

—Qu6 he de replicar? dijo el se6or Franco con sonrisa de desprecio.

No me ha presentado todav6a la mitad de un argumento.

—Por qu6 ese criado negro se rie de 6l y muestra los dientes?

—Puede olvidar los horrores de la esclavitud?

No se6or; 6l ha padecido y puede estimar en su justo valor el derecho divino de a igualdad.

Preg6ntale, preg6ntale, Juan, si te atreves, si admite la verdad de tus argumentos

—No tengo inconveniente en preguntarle contest6 Juan, y adem6s dir6 4 usted francamente que en alg6n tiempo ha sido el discipulo mas aprovechado.

Mesty 6nal es tu opini6n 4 cerca de la igualdad?

—Igualdad se6or? contest6 Mesty le-

vant6ndose la corbata. Vaya al diablo la igualdad; ahora soy mayordomo.

—Ese t6no merece ser esclavo toda su vida.

—Es verdad que he sido esclavo; pero soy principe en mi pa6s.

Se6or d6gale cuantos cr6neos he tenido 4 mi disposici6n.

—Cr6

DE VIGO A BURDEOS

Nueva línea de vapores.

La Compañía marítima francesa L'Americaine, cuyos consignatarios en Vigo, son los Sres. Sitjé e Hijos, se propone establecer un servicio regular para Burdeos.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

LXXI

Las goletas hicieron vela el 21 para ir a incorporar con los buques ingleses, cuyo comandante había vuelto al puerto donde se hallaban, y el día 25 se les vio venir hacia los nuestros.

La expedición británica se componía, según dijimos, de la corbeta Discovery, nave bien dispuesta para el objeto de su viaje, y del bergantín Chaton. La corbeta, que venía muy avanzada, se atravesó cuando estaba cerca de la Sutil.

Galiano y Valdés, adelantándose a saludar a Vancouver, fueron a su bordo y allí pasaron gran parte de la tarde. Hicieron las goletas lo posible por acompañar a los buques ingleses, pero siempre iban algo atrasadas por la inferioridad de andar.

Pasado el canal que forma la isla de Tejada con la costa, dieron en un archipiélago en que los cogió la noche y fueron a echar el ancla en un fondeadero, al Sur de una isla que después se llamó de la Quema, por haberse prendido fuego en ella, mas era forzoso buscar el continente, hallándose las cuatro naves en un laberinto de islas altas y cortadas a pico que aparentaban formar canales de mucha profundidad. En tal estado, habiendo amanecido claro, da comiéndolo se dispuso despachar tres expediciones, cada una de dos botes, por distintos rumbos, y en una de ellas salió Valdés a las nueve de la mañana del 27 con la lancha de la Mejicana y con víveres para ocho días, dirigiéndose por el canal que después se dio el nombre de la Tabla, cuidando de hacer el reconocimiento de la parte que quedaba al E. de él, de cuya expedición regresó al anochecer, habiendo reconocido un brazo considerable al que dio el nombre, por haber visto en la costa del E. una especie de tabla de madera en que había varios geroglíficos, de los que sacó un dibujo.

En tanto, salieron las otras dos expediciones de los botes a hacer observaciones de utilidad, que duraron hasta el 13 de Junio y especialmente el reconocimiento que hizo Alcalá Galiano de la costa comprendida entre la punta de Sarmiento y el canal de la Tabla.

El mismo 13 llevaron los buques ingleses y Vancouver continuó su navegación, retrocediendo por el mismo canal en vuelta del SE.

Separáronse uno de otros dándose pruebas de recíproca amistad y franqueza, y los Comandantes de ambas expediciones se comunicaron recíprocamente copias de los reconocimientos hechos hasta aquel punto.

Las dos goletas zarparon el 14, y con vientos contrarios, corrientes opuestas y bajas mareas atravesaron a la costa de la izquierda, viéndose precisados el 17 a fondear en una ensenada a que se dio el nombre de Rohledo, y el 18, habiendo levado, se mandó la lancha para que examinase el estado de la marea; pero viendo que su curso era contrario, se dejó caer el ancla en el fondeadero de Morfi, a fin de examinar de cerca este arriesgado paso y emprenderlo con todo conocimiento.

Para esto, continuó la Relación, se embarcaron los dos Comandantes en la lancha y se dirigieron hacia el ruido de la corriente, que se dejó sentir luego que doblaron la punta de la ensenada, en que estaban fondeadas las goletas.

La extraordinaria rapidez que llevaban las aguas, era un fenómeno digno de la mayor atención.

La corriente de la angostura de la Esperanza en el estrecho de Magallanes, es de siete y media millas por hora cerca de la costa, y su velocidad mucho mayor en la medianía del Canal. No obstante, la diferencia que se nota a primera vista entre una y otra corriente es tan considerable, que no se exagera graduando la de esta angostura de doce millas.

El aspecto es extraño y pintoresco, se ven las aguas como cuando corren precipitadamente por una cascada, un gran número de peñas salta continuamente sobre ellas, y bandadas de gaviotas se posan en su superficie a la entrada del canal, dejándose llevar de su rápido curso, y cuando han llegado al fin, ganan otra vez volando su primera posición. Esto, no sólo nos divirtió, sino que también nos proporcionó un medio para graduar en cierto modo la velocidad de la corriente.

Los indios recibieron a los citados comandantes con la mayor amistad y les dieron a entender que no se expusieran con las lanchas a pasar el canal, pues serían sumergidos sin recurso en los remolinos que había en él, como les sucedía a ellos ó en sus canoas cuando tenían la desgracia de que les arrobatase la corriente. Galiano y Valdés correspondieron agradecidos a sus advertencias, y se dedicaron a examinar el modo de franquear con las goletas un paso tan temible.

Los indios, valiéndose del curso del Sol, nos indicaban que al estar este astro próximo a la cima de una alta montaña del continente, llegaría el momento favorable que deseábamos.

No se hacía largo el tiempo con el entretenimiento que ofrecía la perspectiva del torrente de las aguas, y los muchos árboles arrobados por su violencia, el continuo paso de las aves y el jugueteo de las peñas que coloraban vistosamente el fondo sobre que estábamos anclados.

Los naturales se separaron algo de las goletas, sin desmentir jamás su carácter afable. Nos explicaban la conducta que seguían en esta navegación y las continuas desgracias que no obstante, les acontecían; concluyendo con que le mole y resistencia de nuestros buques no nos debía prometer suerte más feliz, sino antes bien, más desgraciada que la que tienen ellos en sus canoas.

Por esta humana y benéfica conducta seguimos llamándonos con el nombre de Indios buenos y nos esmeramos en regalarles cuanto conocimos podía contribuir a su satisfacción y comodidad.

Puestos ya al paso de la angostura, resolvieron examinar en la derecha un tramo difícil que llamaron canal de Carvajal, en obsequio de González Carvajal, Oidor de la Audiencia de Méjico, al que debían los expedicionarios buenos servicios.

Con grandes peligros pasaron las goletas la angostura con rapidez extraordinaria, y ya de noche consiguió fondear en la costa del Refugio, quedando las goletas al abrigo de una punta, cosa conveniente porque luego arreció el viento y la rapidez de las aguas del canal causaba estruendo horrible. Omitimos la relación de los riesgos corridos allí hasta que más tarde pudieran fondear en la ensenada de Viana.

Allí permanecieron poco, pues el 27 llevaron anclas y el 30 fondearon en la boca de un canal, a cuyo fondeadero llamaron del Insulto, por el que les hicieron los indios que habitaban sus costas y del cual nos ocuparemos en el siguiente artículo, pues queremos relatar con extensión este viaje de descubrimientos y reconocimientos, porque puede considerarse como el último que llevaron a cabo, por entonces nuestros bravos marinos de guerra, tan sabios é instruidos como después fueron pundonorosos y valientes, sucumbiendo Galiano en Trafalgar, defendiendo heroicamente el pabellón de España, y haciendo honor a su Marina de guerra.

Manuel Díaz y Rodríguez. Madrid 14 de Agosto de 1894.

sin restricciones, el cumplimiento de un deber sagrado: la protección de toda la plaza contra los ataques del enemigo.

Lo que derrocha un inglés

En Inglaterra se registra actualmente un suceso que demuestra una vez más lo que es capaz de hacer un súbdito británico guiado de su carácter extravagante.

En el corto espacio de seis años ha derrochado el joven marqués de Anglessey una cuantiosísima fortuna que le legó su padre al morir, a quien sucedió en la Cámara de los lóres, ocupando el distinguido cargo que aquí ejercía.

En el juego, ni los azares de una vida disipada, lograron nunca sustraerle cantidad alguna; en cambio, el capricho más insignificante era retribuido por el pródigo lord con cantidades siempre superiores al valor de lo que deseaba para satisfacer su carácter, extravagante en extremo.

Victima de la fiebre impulsora al derroche, hizo construir en uno de sus castillos un magnífico teatro, copia del de la Ópera de Dresde, y en él daba representaciones desempeñando el principal papel. Cada vez que salía a escena sacaba un traje distinto bordado en diamantes. Representación hubo en la que llegó a invertir la respetable cantidad de 300.000 francos.

Entre los efectos que se han de repartir los acreedores figuran un centenar de alfileres de corbata. Uno de ellos, con una perla enorme, le costó 250.000 francos; otro 40.000; un tercero, con un soberbio diamante, 35.000, e algunas docenas que costaron de 8.000 a 25.000 francos cada uno.

También cambiarán de dueño unos cincuenta bastones con los puños esculpidos de pedrería fina. Uno de ellos está usado en 12.000 francos y hay varios de 34.000 francos.

Se venderán también sortijas de turquesas, perlas y diamantes, por un valor que varía de 10.000 a 40.000 francos.

Y finalmente, y para una ligera idea de lo que gastaba en vestir haremos constar que hay un gabán que costó 25.000 francos, teniendo forros de piel de marta y de armiño.

Lo de Alcalá del Valle.

La Sala de Gobierno de la Audiencia de Sevilla nombró ayer Juez especí para entender en lo sustanciado hasta ahora y para depurar la certeza de las denuncias formuladas acerca de todo lo ocurrido en Alcalá del Valle, al magistrado D. Felipe Pozzi.

El nombramiento, inmediatamente después de ser conocido, ha producido excelente impresión en todos los ánimos, porque el electo goza de todo género de prestigio.

El Sr. Pozzi es hermano del difunto secretario de la Diputación provincial de Madrid don Camilo Pozzi, que también fué estimadísimo por sus condiciones personales.

Aunque el Sr. Pozzi se encuentra veraneando en Puenteareas, se cree que comenzará inmediatamente la instrucción del sumario a fin de depurar todo lo ocurrido en Alcalá del Valle, para que las sombras se desvanezcan y quede cada uno en el lugar que le corresponde.

FIRMA DEL REY

S. M. firmó ayer los siguientes decretos: Marina.—Disponiendo cese el Contraalmirante D. Joaquín Lizaga, en el cargo de vocal del Centro Consultivo de la Armada, y nombrando para sustituirle a D. Joaquín Cinecueli.

El torpe compañero Paza fué detenido por dos agentes de la autoridad.

Atropello.

Un anciano, llamado D. Francisco Val-Roveres, fué atropellado ayer tarde por un coche de punto en la calle de Génova, sufriendo una herida en la cabeza, de la que fué curado en el Gabinete médico del barrio de Salamanca.

Las Cortes.

Según ha manifestado el ministro de la Gobernación, las Cortes reanudarán sus tareas, probablemente, en la primera quincena de Octubre.

Estas manifestaciones, están en contradicción con la afirmación hecha por el señor Maura de que las Cortes se reunirán a fines del expresado mes.

De regreso.

Dentro de la presente semana regresarán a Madrid todos los individuos del Gobierno que se encuentran ausentes, incluso el Sr. Maura.

El único ministro que continuará fuera de esta Corte, será el de Agricultura, quien va a sustituir como ministro de jornada al Sr. Rodríguez San Pedro.

Consejo de ministros.

En los primeros días de la semana próxima, se celebrará un Consejo de Ministros que presidirá el Sr. Maura y tendrá cierta importancia, pues en él comenzará el Gobierno a prepararse para presentarse ante las Cortes.

El ministro de la Gobernación ha dirigido hoy un telegrama al gobernador de Valladolid para que en su nombre felicite al mérito titular de El Carpio, por su abnegado y humanitario comportamiento con motivo de la epidemia variolosa, que hace estragos en dicho pueblo.

Dicho médico, además de prodigar los auxilios de la ciencia a cuantos lo necesitan, ha dado sepultura por sí mismo al cadáver de un vecino del pueblo, que había fallecido de la terrible enfermedad y al cual habían abandonado todos por temor al contagio.

El Ministro envía también 500 pesetas para que sean distribuidas entre dos ó tres vecinos que ayudaron al médico en la fúnebre operación.

Terrible incendio.—La Escuadra española. Palma 22.

La hermosa propiedad del archiduque Luis Salvador de Austria, sita en el término no de Valdemosa, ha sufrido un incendio que ha destruido 50 cuarteradas de bosque.

Las autoridades, secundadas por el vecindario, han trabajado día y noche, hasta conseguir la extinción del fuego.

Las pérdidas ascienden a bastantes miles de pesetas.

La Escuadra española continúa en Mahón efectuando pruebas y ejercicios de la telegrafía sin hilos; parece que a últimos del mes abandonará dicho puerto.

Ultimos telegramas

Movimiento marítimo.

Habana 22.

Ha zarpado de este puerto para la Coruña el vapor Ciudad de Cádiz, de la Compañía Trasatlántica.

Venacrus 22.

Procedente de la Habana ha fondeado en este puerto el vapor Manuel Calvo, de la Compañía Trasatlántica.

Port Said 22.

Ha salido de este puerto para Suez, el vapor Isla de Panay, de la Compañía Trasatlántica.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—VENERAS, 5

Nombrando Comandante de la Escuadra de instrucción al Contraalmirante D. Joaquín Lizaga.

Guerra.—Autorizando la colonización del campo exterior de Melilla.

Idem para la contratación directa de servicios y adquisición de material.

Idem el mando del 13.º montado de Artillería de El Ferrol al Coronel D. Tomás Reina.

Idem Director de la segunda sección de la Escuela central de Tiro al Coronel don Gonzalo Carvajal.

Idem al Teniente Coronel D. Damesio Polanco, Director del Parque de Artillería de Badajoz.

Destinando al Coronel de Infantería don Jenaro Ariza para el mando del Regimiento de la Princesa; a D. Luis Chacón, para el de G-ronca; a D. Francisco Martín, para el de Otumba, y a D. Guillermo Lázaro, para la zona de reclutamiento de Madrid.

Censura telegráfica en Gibraltar

Se ha publicado un proyecto de ordenanza concediendo al Gobernador de la plaza poderes para establecer en Gibraltar, cuando lo juzgue conveniente, la censura telegráfica.

La parte dispositiva provee lo siguiente: Siempre que surja una circunstancia en la cual, en opinión del Gobernador, conviene al servicio público que el Gobierno de Gibraltar intervenga en la transmisión de telegramas, el Gobernador podrá autorizar, en auto que lleve su firma:

1.º Que aquellas personas que él crea conveniente se encarguen, en parte ó en su totalidad, de la transmisión de telegramas; ó

2.º Que la compañía de telégrafos someta al Gobernador, ó a la persona que éste designe, los telegramas entregados para su transmisión ó recibidos por la compañía, ó una clase ó clases determinadas de telegramas;

3.º En detención ó demora en la transmisión de cualquier telegrama, ó la entrega del mismo al gobernador ó a su agente; y

4.º Podrán dar todas las disposiciones que crea conveniente respecto a la transmisión de telegramas, disposiciones que la Compañía de telégrafos deberá obedecer y sujetarse a ellas.

Si la Compañía de telégrafos no llegara a cumplir algunas de las disposiciones que anteceden, entonces el Gobierno podrá incursar de oficio y material de telégrafos en Gibraltar y dedicarlos al servicio con personal que él determine.

De acordarse la censura telegráfica, si la compañía demuestra que durante el tiempo que aquéllas se aplique, en la forma que queda dicho, los ingresos comparados con los tres años anteriores, han sufrido disminución, el gobierno de Gibraltar pagará a la compañía, como compensación por las pérdidas que haya sufrido, aquella suma que por el gobernador y la compañía se convenga, y en caso de diferencia la que se determine por arbitraje.

No se pagará, sin embargo, compensación, siempre que el Gobernador haya hecho uso de sus atribuciones, con objeto de evitar comunicación directa con los enemigos de su majestad, y sin previo consentimiento del Gobernador, no se pagará dicha compensación cuando se haya hecho uso de las atribuciones específicas para evitar comunicación indirecta ó sospechosa con alguno de los enemigos de su majestad, ó para proteger los intereses de la corona ante el temor de una guerra inminente.

SUCESOS

Niño atrapado.

En la gloria de Santa María de la Cabeza ha sido atrapado por el carro de bueyes que conducía J. S. Rojas, el niño de dos años Vicente González Torrejón, resultando con heridas de gravedad en la cabeza.

Bromas de consecuencias.

En la Fábrica del Gas estuvieron bromando anoche los obreros Julián Alvarez y Francisco Paza.

El primero, que se encontraba beodo, recibió un fuerte empujón del segundo, cayendo al suelo con tan mala suerte, que se produjo una herida grave en la frente, de la que fué curado en la Casa de Socorro de La Latina.

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

Marina.— Militar Francesa.....	355.560 caballos.
— Real Inglesa.....	966.300 —
— Imperial Rusa.....	224.500 —
— Imperial Japonesa.....	122.700 —
— Imperial Austriaca.....	56.700 —
— Real Italiana.....	13.500 —
— Militar Chilena.....	26.500 —
— Militar Argentina.....	13.000 —
Compañía de las Mensajerías Marítimas.....	87.600 —
Compañía de los Caminos de Hierro del Geste.....	18.500 —

Total de aplicaciones en servicio. 1.884.830 caballos.

S. te A. me des Etablissements Delaunay Belleville

Capital, SIX millions de francs.

Talleres y Astilleros del "Ermitage", A Saint-Denis (Seine) Francia

Dirección telegráfica: BELLEVILLE, Saint-Denis-sur-Seine

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

BARCELONA

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

