Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.098 | Redacción y Administración, Madrid Martes 20 Septiembre de 1904 | Calle de las Veneras, 5 | Dos ediciones diarias

LA DEFENSA NAVAL DE ESPAÑA

El conocido é ilustre periodista Rafael Comenge, en un patriótico escrito, que apareció en el número del sábado en *El Gráfico*, pide para España un gran Ejército y una poderosa Escuadra, al objeto de vengar la afrenta que el pueblo español recibió de los Estados Unidos en la última guerra, tan insidiosamente preparada en nuestro daño y con el fin de arrebatarnos nuestras últimas colonias.

Es innegable, que existe en los actuales momentos en España, un gran movimiento de opinión en favor de su defensa militar y naval, originado por la triste experiencia de aquella guerra, en la cual, fuimos inicuamente sacrificados á la codicia yanqui; y, además, por el instinto de vida del país, que se va dando cuenta de la necesidad de un poder naval para la conservación de la integridad de la Patria, expuesta á mayores y dolorosas contingencias por nuestra debilidad excesiva.

De ella es preciso salir á todo trance y el espíritu público comprende ya que el fortalecimiento militar de la Nación depende, en primer término de la reconstitución de la Marina, sobre todo desde que por falta de armamentos navales fuímos vencidos en los combates de Santiago y en Cavite, que ejercieron influencia decisiva en el término y fatales consecuencias para nosotros de aquella inicua guerra; así como también no puede menos de ejercer influencia en el ánimo de la opinión en España las ocurrencias de la ruso-japonesa, en la cual la supremacía marítima del Japón le ha permitido medirse en tierra con una tan gran potencia como Rusia en condiciones favorables para su ejército, convirtiéndose desde el primer momento en nación invasora.

La cuestión del levantamiento de la Marina para resolverse de una manera eficaz, tiene que basarse en el espíritu público, constituyendo una aspiración del país que los Gobiernos deben atender, pues de otro modo la solución sería efímera y sin resultados positivos ni ulteriores, que no otra ha sido hasta ahora la causa de nuestra decadencia naval, que ha traído consigo la de la Nación, la que, á pesar de sus condiciones esencialmente marítimas, ha carecido de la fuerza más indispensable para su existencia.

Circunstancias son las actuales, favorables en sumo grado para el fomento de las fuerzas marítimas y será criminal que los gobernantes aplacen el fortalecer la defensa naval de una manera seria, contentándose con sacar adelante proyectos anodinos que nada resuelven en este sentido y sólo van encaminados á sentar precedentes para sindicatos y monopolios, que inutilizarán los sacrificios del país cuando de veras se proponga la reconstrucción de la Escuadra y que por tanto no han de ser aceptados por los Gobiernos sucesivos.

Desde luego hemos de hacer la afirmación, tantas veces repetida desde estas columnas, que el poder naval de España será una planta exótica y efímera, sin que las industrias militares y marítimas tomen en nuestro país carta de naturaleza y se evite la sangría de oro que representa en tal concepto la dependencia del extranjero para todo lo que sea armamentos, como hasta ahora ha ocurrido, al extremo de que hasta los proyectiles que han de disparar los cañones de los buques vienen de fuera.

No debemos incurrir tampoco en la exageración que desde el primer momento todo sea de construcción nacional porque es absolutamente impracticable, y no hay ejemplo de que ninguna nación haya iniciado así su poder naval; ni aun la misma Inglaterra pudo verificarlo, sino que recurrió á Holanda, como ésta á Portugal y á España, que á su vez lo habían hecho á Génova y á Venecia.

La primera etapa ha de tener un carácter mixto respecto á la construcción de buques, pero procurando siempre colonizar para nacionalizar después la industria extraña, á fin de que ésta arraigue en el país y tome carta de naturaleza. Así lo han efectuado muy modernamente y con gran éxito Alemania é Italia, siendo éste un ejemplo que debemos imitar, no servilmente, sino adaptando las enseñanzas que proporciona, á las peculiares circunstancias de nuestro país.

Si los gobernantes actuales no nos merecen confianza, y mucho menos quien tiene á su cargo la gestión de la Marina, por haber desertado de sus antiguas opiniones sometiéndose á las del Sr. Maura, que á su vez se halla en pugna con lo sostenido por él mismo y el Sr. Sánchez de Toca en el Gabinete que presidía el Sr. Silvela, esperamos en cambio, que en el Parlamento se discuta y esclarezca este importante asunto, de modo que pueda llegarse á una solución nacional, á la que se supediten todos los partidos en la futura gestión de la Marina; pues lo repetimos, á ese problema que es de vital interés para el país, sólo puede dársele cimade un modo amplio y popular, es decir, con el asentimiento general de la opinión pública.

Ecos Navales.

Estados Unidos.

En este momento se están construyendo, ó próximos á comenzar su construcción, cuarenta buques para la Armada norte americana en la forma siguiente: Grandes acorazados, 13; cruceros acorazados, 10; cruceros protegidos, 5; avisos, 3; torpederos, 5; cañoneros 2; carboneros, 2.

Todos estos buques han de estar terminados en el plazo de cinco años.

Como se ve, la Marina yanqui va tomando un grande impulso y se halla próxima á figurar por su importancia detrás de la de Inglaterra, que ya comienza á preocuparse de los armamentos navales de los Estados Unidos.

Alemania.

Es instructivo saber que en la Marina alemana se han desechado por completo las antiguas calderas cilíndricas.

La objeccionable práctica de combinar las calderas cilíndricas con las acua-tubulares que implican una presión inicial más baja ha caído en completo descrédito.

Los alemanes fueron los primeros en adoptar la combinación, siendo en esta practica seguidos por los ingleses, americanos é italianos. Unicameate los franceses aceptaron por entero las calderas multitubularessiendo los primeros que las instalaron en sus buques y los que mejor las construyen.

En el nuevo tipo de buques de la clase «N» en la Marina alemana, se ha determinado ya que no se instalen sino calderas del modelo Tornycroft. Al mismo tiempo, se ha decidido aumentar la protección de los reductos, dando alblindaje un espesor de siete é ocho pulgadas inglesas, así, que los cañones de 16'5 centímetros que van en ellos quedarán considerablemente defendidos.

LAS MANIOBRAS MILITARES

Mañana empezarán á trabajar las fuerzas de la primera región que toman parte en las maniobras de Caballería.

Por la mañana saldrá para Alcalá de Henares el regimiento de Húsares de la Princesa, y por la tarde vendrá á Madrid, desde Aranjuez, el de Lanceros del Príncipe, que verificará el viaje en ferrocarril.

Al día siguiente abandonará la corte, marchando á Guadalajara donde ha de tener lugar la reunión de las fuerzas.

Estas se han ejercitado durante algunos días en el embarque del ganado, con resultado muy satisfactorio.

Del primer Cuerpo del Ejército concurren á las maniobras los regimientos de Húsares de Pavía y la Princesa y los de Lanceros Reina y Príncipe.

El de Cazadores de María Cristina dará algunas fuerzas destinadas al servicio de escoltas, ordenanzas, etc.

POLÍTICA

LOS LIBERALES

Han comprendido los liberales que necesitan unirse y trabajan con ahinco para lograrlo. Oblígales á ello, más que la permanencia en el poder de los conservadores, el peligro de la aprobación del Convenio con Roma, pactado por el actual Gobierno.

La unión para combatir el pacto con el Vaticano está hecha por los demócratas, los republicanos y los liberales, y la inmediata es que el compromiso adquirido con la Santa Sede por el Gobierno, se romperá por negarse el Parlamento á sancionarlo.

Ese veto puesto por las Cortes al pacto con Roma determinará la caída del partido gobernante; pero como una cosa es la unión para un fin parlamentario, y otra la unión para un fin político, los liberales necesitarán después de conseguido el primero, estar en disposición de afrontar el segundo.

Cual más, cual menos, todos los persojes de primera fila han manifestado en diferentes y repetidas ocasiones, que están dispuestos á sacrificarse en aras de la unión del partido; y ahora es cuando empieza á sentirse en el partido liberal la necesidad de ese sacrificio.

Hay que descartar la cuestión de personas, pasar la esponja, como decía el malogrado D. Práxedes, sobre las debilidades pasadas y acometer de frente, «pero con decisión y energía», la obra patriótica de velar no sólo por la libertad y la monarquía, sino por nuestras costumbres, nuestras leyes y nuestros propios hogares, cuyos cimientos empieza á socavar ya el espíritu clerical y reaccionario emanado por la situación imperante.

Como el tiempo apremia á los liberales, están en el caso de aprovechar los días, las horas, los minutos para presentarse ante el país y ante la Corona como un partido fuerte, robusto y bien organizado; y supuesto que por azares de la política están sin jefe individual, buscar, como dice un diario de la noche, un jefe colectivo.

Desde 1880 á 1833, como oportunamente recuerda ese diario, la familia liberal estaba en pleno periodo de banderías que terminó con la fórmula de unión Alonso Martínez-Montero Ríos. Las circunstancias actuales son algo parecidas, sino completamente semejantes, á aquellas, y se impone una fórmula análoga, que satisfaga por completo las aspiraciones de todos.

Esa fórmula no puede ser otra que la de sancionar en un sólo impulso el resultado de la Asamblea magna celebrada en el Senado por los liberales, creando un organismo director, que pueda estar en disposición en todo tiempo para dirigir el partido y ofrecer soluciones de gobierno cuando sean necesarias para la salvación de la patria, de la monarquía y de la libertad.

En ese sentido parece que se trabaja mucho estos días, y á ello alude el Presidente del Consejo de ministros, al manifestar como lo ha hecho recientemente que ve con simpatía cuanto se refiere á la unión de los liberales y que cuanto en este sentido realicen los prohombres del partido, el cómo monárquico, lo ha de ver con agrado y satisfacción.

Realmente el poder se ha puesto ya muy espinoso para el jefe del Gobierno, que ha resolver una porción de problemas insolubles y necesita, como Sancho cuando estaba en su ínsula, empotrado entre los paveses, uno delante y otro detrás, liado, emparedado y entablado como tortuga, sin poderse menear ni dar un paso, salir de cualquier modo del atascado trance ó mejor, callejón sin salida en que se encuentra metido, y ninguno mejor que la unión de los liberales, que acaso para él, mucho más que para nadie, sea una verdadera y salvadora solución.

SUPERSTICIONES

La colina sagrada.

Casi todos los periódicos dan la noticia de que el gobernador chino de Mukden ha pedido, por telégrafo nada menos al Gobierno, de Pekin, que emplee toda su influencia diplomática para obtener de los rusos y de los japoneses, que se sacudan el polvo en otro sitio del de la colina sagrada.

La tal colina, cubierta de árboles y situada á ocho millas de Mukden, contienen las tumbas sagradas de la dinastía china, todo un mundo de microbios, gusanillos, sapos y culebras, engendrados por la «podre» china.

Eso de respetar á los muertos más que á los vivos es en los chinos una verdadera religión. Al vivo que cogen por su cuenta, sobre todo si es europeo, le ha caído, como suele decirse, la lotería. La secta de los boxers, verdugos por instinto, goza lo indecible degollando gente y descuartizando á sus semejantes.

Pero ¡que no les toquen á sus muertos! En cuanto á un difunto se le mueven las pajas, como se suele decir, ya están los chinos temblando, temiendo la cólera divina. El otro día refería un periódico que ni siquiera permiten que los hilos del telégrafo pasen por encima de los cementerios chinos, y para establecer las comunicaciones hay precisión de enterrar los cables y hacerles rodear leguas y leguas para no tropezar con los muertos celestiales.

Ahora el conflicto es morrocotudo para los chinos si allá, en Mukden, los japoneses y los rusos hollan ó huellan la colina sagrada donde duermen el sueño eterno los reyes chinos.

Dinastías enteras están pudriendo tierra en aquellos santos lugares; y como en China en cuanto sucumbe un personaje se va derecho al cielo, con chinelas y todo, la marimorena que se va á armar en la Corte celestial China, cuando llegue la noticia de la profanación ruso-japonesa, no va á ser floja.

Los buenos de los chinos quieren apartar de sí las iras celestiales, y curándose en salud, previendo lo que va á suceder en la colina sagrada, procuran eximirse de responsabilidad ante los dioses, influyendo sobre los beligerantes estacionados en Mukden, para que no se aticen allí.

Con esto saldrán ganando los lagartos y las sabandijas de la colina sagrada que acaso logren lo que no han conseguido los habitantes de las poblaciones de la Mandchuria, es á saber, que los dejen vivir en paz. Como se ve, la civilización oriental marcha también «siempre p'atrás» como el cangrejo.

Aquí ya nos vamos curando de espanto, y muy pronto comenzará el trasiego cadavérico para el ensanche de la población, vendiéndose el camposanto por parcelas, para nuevas edificaciones.

Lo único bueno que tienen las preocupaciones chinas sobre los enterramientos, es que no dan lugar á epidemias, porque allí nadie es bastante osado á profanar las tumbas, con lo cual los microorganismos maléficos no engendran epidemias.

Hace años, por una movición de tierras más ó menos sagradas en Novelda, se desarrolló el cólera morbo en España y caía la gente á montones. Ahora probablemente, cuando comience el trasiego de cadáveres á la nueva necrópolis de la capital de España, para dejar en libre explotación los campos santos, se determinarán epidemias horrorosas... pero véndanse bien los terrenos putrefactos, y lo demás es cuento.

Todavía no ha recibido el Gobierno chino, según los periódicos, la respuesta de los generales de ambos ejércitos beligerantes en la Mandchuria sobre su indicación de que no peleen en la colina sagrada. Probablemente les tendrá sin cuidado á los japoneses y á los rusos la tal colina y lo que conserva en sus entrañas, pero ¡guay ó *guau!* de ellos si desoyen la indignación de los celestes; porque se declarará la guerra santa, que es el encanto de los boxers, y por cada muerto chino á quien se muevan los huesos, van á perecer millares de vivos.

Y así de barbarie en barbarie, de superstición en superstición, vamos regenerándonos; es decir, van regenerándose los de acá, los de allá y los de en medio.

Abel Imart.

Responsabilidad inicial.

Con ser menos solemnes quizás las manifestaciones sobre política general hechas últimamente por el Sr. Moret, han producido mayor impresión en el campo liberal, que las expuestas con anterioridad por los otros primates del partido.

Y se explica. El Sr. Moret, que tiene una historia parlamentaria muy brillante, ha dicho sobre la discusión del Convenio con Roma, que ni el *modus vivendi*, ni los negociaciones iniciadas por el partido liberal, prejuzgaron nada, ni comprometieron á nada, según demostrará en las Cortes.

El Presidente del Consejo de Ministros había dicho lo contrario, y los ministeriales consideraban que el terreno firme del Gobierno era el de arrojar sobre los liberales todas las responsabilidades y toda la derivación inicial de la supremacía del Vaticano en la tan debatida cuestión del Concordato.

Esta seguridad desaparece con la afirmación rotunda del Sr. Moret, quien además asegura que el Convenio con Roma, concertado por el jefe del Gobierno no es consecuencia del *modus vivendi*, ni de las negociaciones del partido liberal, sino obra exclusiva del Presidente del Consejo de Ministros, y suya exclusivamente, por lo tanto, la responsabilidad en la merma de la soberanía del Estado que aparece pactada en el Convenio.

Hay que advertir que no ya dentro del partido conservador, sino dentro del mismo Gobierno *son muy pocos* los que están conformes en que para la cuestión religiosa, ni para ninguna otra tenga que estar supeditado el Gobierno ó el Estado español á las decisiones de la Santa Sede.

Pero en fin, sean pocos ó sean muchos, los ministeriales consideraban que pudiendo sacudir la responsabilidad de ese vasallaje y arrojándola íntegra sobre el partido liberal, cumplían con su conciencia y con sus mandatarios electorales, que seguramente no aprueban esa sumisión incondicional y ciega de la España oficial á la curia romana.

El Sr. Moret les ha arrando de cuajo esa ilusión y al afirmar que el Jefe del Gobierno es quien ha pactado con Roma esas condiciones de inferioridad española. han sentido un movimiento de amor propio herido, considerando que lo peor que le puede ocurrir á un partido que está en pleno ejercicio del poder es que se le acuse con fundamento de haber disminuido en un ápice el depósito sagrado de la integridad moral y material de los derechos nacionales y de la soberanía del Estado.

Las cosas van muy mal dentro de la situación. El cisma de que hablabamos hace días en el seno del partido gobernante está latente extendiéndose más y más; y ahora, con las manifestacianes del Sr. Moret, tan rotundas, tan categóricas y tan explícitas temen los que lealmente han ayudado al Presidente del Consejo de Ministros á alzarse sobre el país, de haber ido demasiado lejos.

Pero ¿qué más? No falta quien dice que el propio negociador del Convenio con Roma. empieza á ver claro en este embrollado asunto y á persuadirse de que, efectivamente ese pacto tiene más trascendencia de la que se creyó en un principio; y si no está arrepentido de haberlo aceptado, porque esto resultaría demasiado fuerte, experimenta grandes preocupaciones que explican mejor que nada el aplazamiento que el proyecto ha de tener en la Cámara popular.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CXCI

Salió Mazarredo del puerto con la Escuadra, por no haber querido Bruix tocar en Cádiz, á pesar de la inglesa más numerosa que se hallaba en Gibraltar, y en tanto que nuestra Armada sin apoyo y abandonada de la francesa, la buscaba con la mayor solicitud por el Mediterráneo, sufrió en los días 16 y 17 de Mayo un temporal espantoso que causó averías de consideración y desarboló muchos navíos.

Jurien de la Gravier, dice: «Desgraciadamente esta travesía de Cádiz á Cartagena había bastado para reducir á la Escuadra española á la impotencia; 11 navíos de los 17 habían sido en parte desarbolados; por un contraste que la Escuadra inglesa había igualmente sufrido sin experimentar daño alguno.»

Si con esto se quiere justificar la conducta de Bruix, acusando á los españoles de falta de pericia, está en un error; la Escuadra inglesa, tuvo averías también lo mismo que la francesa, y á pesar de que fué mayor el desastre en la española, no dejó ningún buque de maniobrar y el 20 (tres días después) estaban en Cartagena todos los navíos de Mazarredo cuya pericia superó en mucho á casi todos los marinos de su tiempo: lentitudes y entorpecimientos los hubo mayores en la Escuadra francesa en Brest, pues para hacer algunos reparos en su arsenal, fueron de tal naturaleza que hicieron desesperar á Bruix, siendo vanas para vencerlos sus reclamaciones vehementes.

Después de haber paseado este general sin objeto determinado su Escuadra por el Mediterráneo, se presentó al fin delante de Cartagena, donde tomó puerto; y el día 24 de Junio, ejerciendo ya el mando supremo sobre ambas armadas, decía en una pomposa proclama á los suyos.

LIBERTAD, IGUALDAD.

En nombre de la República Francesa.

En la rada de Cartagena, á bordo del navío Almirante *Océano*, á 4 Mesidor, año 7.º de la República francesa.

Eustaquio Bruix, Almirante Comandante de las fuerzas navales.

«¡Franceses republicanos! Reunidos, en fin, á nuestros fieles aliados, vamos muy pronto á castigar á la pérfida Inglaterra y á vengar á la Europa entera oprimida por ella; por más convencido que yo esté de los sentimientos que habéis profesado á nuestros valerosos amigos, yo creo deber invitaros á probarles por todos los medios que tenéis á mano la mucha sinceridad que abrigamos de estos sentimientos. Pensad que es interés de vuestra patria y de vuestro honor el dar á una nación que nos estima la más alta opinión de nosotros; estas palabras deben bastar á los franceses. No olvidéis, sobre todo, que venís á un pueblo leal, generoso y nuestro aliado. Respetad sus costumbres, sus usos, su religión y que todo, en fin, sea sagrado para vosotros; pensad que el separaros lo más mínimo de lo que yo os prescribo en este momento sería un crimen á los ojos de la República, y en que yo estoy aquí para castigarlo.

Pero creo bien, por el contrario, que me causaréis la dulce satisfacción de sólo tener que hacer elogios de vuestra conducta, y estar persuadidos de que ésta será mi más dulce recompensa.—E. Bruix.

Por lo visto, el almirante francés no estaba muy seguro de la tolerancia de sus tripulaciones y aconsejaba el respeto á la religión, como si fuera España un pueblo idolatra.

Mazarredo, que había arrostrado por su causa los peligros de la situación, aunque podría estar quejoso de la imprevisión del almirante francés, dominado del leal deseo de cooperar al buen éxito de la campaña, y ampliando las órdenes de su gobierno y de su rey, dirigió á la Escuadra de su mando esta alocución sencilla:

«Una gran causa dicta combinar las fuerzas navales del Rey N. S. con los de la República francesa.

»Esta alianza natural, esta feliz alianza es el sólo freno que puede tener el inveterado intento de Inglaterra de esclavizar los mares, y ningún otro remedio, que el que sus marinas se desplieguen, como corresponde á la dignidad de dos grandes naciones.

»El principio de la buena combinación, que es la fraternidad y recíproca estimación, está tan arraigado en los españoles y franceses, como ya se ha acreditado en otras ocasiones y con especialidad en la guerra de 1779 á 1783, y así excuso encargar su observancia en la Armada de mi mando. Pero para asegurarla debo recomendar la disciplina más exacta á las tripulaciones.

»Y mi confianza en los dignos generales, mis subalternos, comandantes y oficiales de los bajeles y en el respeto y bizarría del soldado y del marinero, me anuncia con íntima complacencia los gloriosos efectos de la combinación.

Navío *Purísima Concepción* en Cartagena á 24 de Junio de 1779.—*Mazarredo.*»

Lord *Keitk* que había seguido con su escuadra los pasos inciertos del almirante francés, se hallaba á pocas leguas de su retaguardia, cuando *tres* avisos que sucesivamente recibió del Lord, Conde de San Vicente, enfermo á la sazón en Mahón, le obligaron á retroceder hasta el cabo de San Sebastián.

Mal informado el Conde de la posición de Bruix, no pensaba más que en evitar la unión de las dos Escuadras, pero el movimiento retrógrado que prescribió al Almirante Keith, no sólo la favorecía, sino que quitaba al general francés todo pretexto de retardarla. Así cuando el día 22 de Junio se presentó la Escuadra inglesa en su seguimiento delante de Tolón, ya la reunión estaba, aunque tarde, consumada, y á una respetable distancia de los que tanto trabajaban por impedirla.

Respecto á las operaciones que se siguieron, dice Mr. de la Gravier: «Bruix no quiso conducir esta doble Armada al combate. Había logrado su objeto; había socorrido Moreau; nada le quedaba que hacer, más que volver al Oceano é ir á guarecer en Brest la Escuadra española, nuevo gaje de una alianza poco segura (ebranlée) *pacífico trofeo* de esta importante campaña» Así trataban en la historia *al amigo generoso y al fiel aliado.* No deben haber sido éstos los motivos de aquellas operaciones que se quieren presentar como actos premeditados. El intento de Francia de auxiliar al ejército de Moreau é imponer con su presencia á los ingleses en el Mediterráneo, no estuvo mal calculado, pero para este solo objeto ni el Directorio hubiera equipado 25 navíos por favorecer el desembarco de 1.000 hombres, ni Bruix, según Thiers, levantando el bloqueo que sufría la Escuadra española, hubiera reunido los cincuenta navíos para librar al Mediterráneo de los ingleses y restablecer las comunicaciones con el Ejército de Egipto.

Se pensó tal vez en la reconquista de Menorca por el gobierno español como premio á nuestra alianza, pero hubo que renunciar á esta idea porque Francia se conformó con que Bruix apareciera delante de Génova para dar fuerza moral al ejército republicano, haciendo creer al enemigo que traía víveres y refuerzos, y aunque nada de esto había, Moreau hizo correr la especie de que acababan de desembarcar 20.000 hombres más y provisiones considerables, con lo que animó á los suyos y disminuyó la confianza de sus enemigos.

Pero el verdadero plan es el que anunciaba la carta de Bruix al Directorio, que era reunir las dos Escuadras para batir á los ingleses; mas aquellos propósitos de *buscar y castigar al enemigo común haciéndole encontrar su tumba á la vista de Cádiz*, se redujeron á una excursión por el Mediterráneo, sin otro resultado que llevarse nuestra Escuadra á Brest, donde permaneció hasta terminar la guerra en 1802 por el tratado de Amiens.

En este episodio de nuestras guerras na-

vales es de notar que lord Keith persiguió con 31 navíos las grandes fuerzas que llevaba en su retirada el Almirante francés hasta la altura del cabo Ouessant; de modo que á poco más de dos meses transcurridos desde que Bruix embocó precipitadamente el estrecho, dejando atrás la Escuadra española, regresó con igual precipitación al Océano, entrando en el puerto de sus salidas con sus *fieles aliados en rehenes* el día 13 de Julio de 1739.

Con tan poca gloria y sin provecho alguno para España, terminó esta primera guerra marítima en que fuimos aliados de nuestros vecinos contra Inglaterra, si las circunstancias nos llevaran hoy á unirnos á cualquiera de estas dos naciones contra la otra, es de suponer que nuestro papel sería todavía más depresivo, por lo que lo más conveniente es sin disputa restaurar nuestras fuerzas marítimas y engrandecer en cuanto podamos el poderío militar, logrando así que se nos respete y trate con la consideración que merece un pueblo de brillante historia, digno por todos conceptos del aprecio de los demás.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 19 de Septiembre de 1904

NAVEGACIÓN COMERCIAL

La Marina de vapor y la de vela.

Por fortuna, está demasiado lejos todavía el momento de la desaparición de la Marina de vela. Después de un período de crisis, durante el cual, para servirnos de un modismo vulgar, todo se hace al vapor; el comercio marítimo vuelve á utilizar con preferencia la navegación á la vela para largas travesías y transporte de cierta clase de mercancías.

La Marina de vapor puede decirse que en un principio lo llenaba todo, mientras que de la de vela sólo se hablaba para exajerar su lentitud y aun hoy es frecuente celebrar las excelencias de la navegación á vapor y negar sistemáticamente las de vela.

La utilidad del «steamer» es indiscutible para cuántos echan al correo una carta para América ó proyectan un viaje al otro hemisferio pero la del velero, aun cuando menos aparatosa, es más directa y eficaz para el tráfico y el movimiento comercial.

El principal gasto de un velero se limita al interés del capital que ha costado, al sueldo y á los víveres de la tripulación. El vapor, en cambio, no sólo tiene que soportar esos gastos, sino que son superiores por el mayor costo del combustible y entretenimiento de la maquinaria.

Además, á igual capacidad métrica. el velero puede llevar más mercancías que el vapor, porque nada embaraza en las bodegas del primero, mientras que el interior del segundo encierra el aparato motor y el combustible que ocupan un gran espacio á expensas de la carga.

El velero, sobre todo el de gran tonelaje, está en general, en mejores condiciones que el vapor para emprender largos viajes. Puede tomar plena carga y efectuar la travesía de una sola tirada. Condenado á ser vencido en velocidad por el «steamer» en los recorridos cortos, puede encontrar en las travesías largas vientos favorables que le permitan compensaciones de importancia relativamente á la distancia total del viaje.

El buque de vela tiene sobre el de vapor la inmensa ventaja de que con poco gasto puede cargar en mejores condiciones que el vapor forzado á pagar más caros todos los servicios á causa del espacio que se pierde en las bodegas para la carga y su enorme consumo de combustible, que necesita reponer á menudo.

La mayor parte de los abordajes son causados por los buques de vapor, á causa generalmente de su velocidad exagerada. El velero está menos expuesto á estos accidentes. Gracias á su velamen puede detenerse prontamente, girar sobre sí mismo en un espacio extraordinariamente restringido.

Por eso los abordajes producidos por veleros ó entre veleros, son muy raros, y pocas veces de consecuencias funestas para el abordador ó el abordado. Por eso se ve, en general, que la Marina de vapor afecta á la navegación comercial, no reune todas las ventajas que por el contrario favorecen al velero, justificando más y más la existencia de la Marina de vela.—**X.**

DESDE WASHINGTON

Septiembre 1904.

Hasta ahora el incidente más interesante de la campaña electoral, ha sido la visita hecha al candidato democrático mister Parker, por una comisión de actrices que ha ido á ofrecerle su apoyo.

—No tenemos voto—ha dicho una de esas artistas—pero disponemos de 180 votos.

Mr. Parker ha tenido el buen gusto de no preguntar:

—¿De quiénes son esos votos?

Es éste uno de esos casos en que se impone el consejo de Bartrina: «No analices, muchacho, no analices.» El candidato demócrata no ha querido analizar; pero no por eso se libra de que á él lo analice el *Sun*, de Nueva York, de hoy, en un artículo patriotero y agresivo, con motivo de sus declaraciones acerca de Filipinas. Aquí también hay *integristas* dados á sacar el Cristo y á gritar:

—¡Mueran los traidores!

Al Juez Parker lo pone el *Sun* entre los que «arrían la bandera americana», porque pide que se le dé á Filipinas lo que se le ha dado á Cuba: la independencia con Enmienda Platt. Pero como Mr. Parker propone eso para cuando se pueda hacer «prudentemente» no hay en la realidad diferencia entre su criterio y el de los republicanos. Estos dicen que lo primero es mejorar el estado social y económico del pueblo filipino, el cual necesita educarse para el gobierno propio; si después de educado se contenta con la autonomía ó reclama la independencia, eso no es de actualidad. *A chaque four, sa peine*, dicen los franceses. De esta manera de pensar al *prudentemente* de Mr. Parker no va el canto de un peso.

Y aunque el *Post* de Nueva York, nos asegura que elegido Presidente Mr. Parker y en mayoría los demócratas en el Congreso, no se tardaría más que el tiempo indispensable en conceder al Archipiélago esa independencia «cuasi castrensee me parece que á ese periódico le engaña su deseo. Entre los demócratas hay tantos imperialistas como entre los republicanos; y el mismo Juez Parker, si subiese á la Presidencia, después de enterarse bien de cómo son las Filipinas, de la situación creada allí por la rebelión contra España y por la rebelión contra los Estados Unidos, es probable que llegase á esta conclusión; «Cuando dije *prudentemente*, quise decir dentro de muchos años»; que es lo mismo que dice Mr. Tafi, Minis ro de la Guerra y ex gobernador del archipiélago.

La posición de los republicanos en este asunto es la lógica y la propia de hombres de Estado. Que la parte más numerosa de la población filipina está en la barbarie, lo sabe todo el que ha leído un libro de geografía; cuanto á la parte que no es bárbara, aquí se ha afirmado por senadores, representantes, prelados, publicistas, generales y almirantes, que á causa del mal sistema de gobierno seguido por España durante siglos, es haragana, ignorante é inmoral. Con esos materiales ¿se puede construir una nación independiente? ¿Han bastado los años transcurridos desde 1899 para educar en lo político á gente tan atrasada? Ni los japoneses se han regenerado con esa rapidez.

Los Estados Unidos contrajeron la obligación de educar á los filipinos: primero, cuando compraron el Archipiélago á España; luego, cuando suprimieron la rebelión capitaneada por Aguinaldo. Dijeron que hacían la compra para que las islas no siguieran entregadas al mal gobierno de España, pero no quisieron ponerlas en manos de Aguinaldo y su partido, fundándose en que la independencia sería la anarquía. ¿Cómo van á administrarla ahora, después de tanta sangre vertida y de tanto dinero gastado, cuando no han hecho más que comenzar la obra de educación?

Lo honrado es llevar adelante esa obra; si los resultados son buenos, habrá gloria para el pueblo americano; si son malos, se hará justicia á la nobleza del esfuerzo, pero también se verá en el fracaso un castigo por la conducta que se siguió con España y con los separatistas filipinos.

X. Y. Z.

TELEGRAFÍA SIN HILOS

Experiencias verificadas entre las estaciones del sistema Telefunken, instaladas en el acorazado Pelayo *y crucero* Extremadura *durante el viaje de la División naval desde Cartagena á Ferrol.*

A continuación publicamos el resumen de las últimas experiencias de telegrafía sin hilos, verificadas en la División naval de instrucción, y escrito por el oficial electricista á bordo del crucero *Extremadura*, encargado de la Estación de telegrafía sin hilos instalada en dicho buque, D. Gabriel Rodríguez García, que por su novedad y por su interés debe ser conocido de cuantos se ocupan de este importante adelanto, de tanta utilidad para la Marina, ya en su aspecto militar, ya en el comercial y de transporte de pasajeros.

El joven oficial Sr. García Rodríguez merece elogios por su asiduidad y competencia en la dirección de esta clase de experiencias, que tanto contribuyen á enaltecer el buen nombre del personal de la Marina de Guerra, digno por su ilustración y por su entusiasmo de que los Gobiernos de la Nación se preocupasen más de su porvenir, que aparece por el contrario cada vez más triste y propio para crear el desaliento que para mantener el entusiasmo en la brillante juventud que lo constituye, la cual, como puede apreciarse por esta clase de trabajos, no desmaya á pesar de ello.

He aquí el resumen á que aludimos:

«El día 9 del corriente era el designado para la salida de la División naval de instrucción del puerto de Cartagena; y al efecto de probar los aparatos de telegrafía sin hilos en Escuadra y á mayor distancia que la que corresponde á los órdenes tácticos y que con muy buen resultado fueron experimentados en el viaje anterior de la División, de Mahón á Cartagena, salió el *Extremadura* á mediodía del 9 y los demás barcos de la División á las cuatro de la tarde del mismo día.

A la salida del *Pelayo* del puerto de Cartagena distaba de él el *Extremadura* unas 40 millas, distancia que en ocasiones llegó á aumentarse hasta 54 y en otras disminuyó á 30, variando durante el viaje hasta el Ferrol, según las instrucciones que del Almirante iba recibiendo el *Extremadura*, pues el *Pelayo* continuó todo el viaje con su velocidad económica, y constante de nueve millas y media, y uno y otro barco fueron sabiendo siempre la situación relativa de ambos, que se daba cada cuatro horas y en puntos de antemano determinados con más frecuencia, pues todo el viaje se mantuvo la comunicación sin hilos entre ambos barcos, excepción hecha de la tarde y principio de la noche del primer día de viaje que, debido á las fuertes perturbaciones atmosféricas, sin duda alguna á causa de descargas eléctricas, hizo imposible descifrar los dispachos; y si bien se recibían ciertas señales convenidas de antemano al objeto entre los Oficiales encargados de los aparatos, los cuales probablemente, de no haber existido dichas perturbaciones, se hubieran entendido perfectamente estando los barcos á una distancia media de 40 á 50 millas, aun con las tierras de cabo de Gata, interpuestas, como lo estaban, seguramente, á las nueve de la noche del mismo día de la salida.

Al pasar por delante de Gibraltar el *Extremadura* llamó repetidas veces «Gibraltar», «Gibraltar», á la estación de telegrafía sin hilos, sistema Marconi, allí establecida; pero no tuvo contestación alguna y mucho después, á las cuatro de la tarde, al hallarse rebasando del meridiano de Tarifa, empezó el *Extremadura* á recibir en la cinta de su aparato Morse una raya larga y continua. Se quitó sensibilidad al velais del puesto receptor y durante un rato y repetidas veces se recibieron en la cinta señales al principio incoherentes y después varias letras repetidas en el mismo orden, y entre ellas parecían leerse las palabras «bastiment» y «espagnol»; entonces se contestó: «spanish cruiser *Extremadura*. Good bye.»

En la noche del 10, y según ordenes recibidas del almirante de la División naval, se separó el *Extremadura* un poco de la derrota con objeto de aproximarse á Cádiz para comunicar con la estación de telegrafía sin hilos de la Compañía Trasatlántica.

Desde la distancia de 24 millas se empezó á llamar con la señal convenida, continuando cada 15 minutos hasta las once de la noche, que estando de Cádiz á 12 millas y sin haber tenido contestación, se siguió viaje á Cabo San Vicente.

Sin embargo, por si consistía en que, á causa de la debilidad de los aparatos de trasmisión de la estación sin hilos de la Trasatlántica no podían sus señales emitidas en contestación llegar al *Extremadura*, se repitió varias veces y con distintas longitudes de onda é intensidades de corriente el despacho siguiente: «Almirante ruega anuncie *Diario Cádiz* pasa Escuadra sin novedad.»

En cabo San Vicente se tuvieron las tierras de él interpuestas en una extensión de seis millas, encontrándose el *Extremadura* de las tierras á 12 y del *Pelayo* en línea recta á 36, y, sin embargo, la inteligencia de los despachos se hizo sostenida y con perfecta claridad.

Durante todo el viaje fué el *Extremadura* dando cuenta al *Pelayo* de la mar, viento y tiempo que iba encontrando en la derrota. Como al doblar el cabo San Vicente encontrase niebla, lo comunicó al *Pelayo* que envió por telegrafía sin hilos las instrucciones para dicho caso; y como la comunicación continuó durante todo el tiempo que duró la niebla, recibiéndose los despachos con gran claridad, parece desprenderse que la niebla no desfavorece la propagación de las ondas electro-magnéticas. La misma observación pudo hacerse para la trasmisión á través de la lluvia, la cual también se disfrutó durante el viaje.

El día 12 por la madrugada y á la altura de las islas Berlingas volvió á experimentarse á bordo del *Extremadura* niebla espesa, que duró un par de horas, y por las situaciones respectivas de los dos barcos, comunicamos á 40 millas de distancia con perfecta claridad á través de la niebla y pasando las ondas por encima de las Berlingas.

En la mañana del día 14 se recibió el siguiente despacho: «Almirante á comandandante *Extremadura*. Continuar á tomar puerto Ferrol, fondeando Noroeste muerto de la *Vitoria*, dos cables. Anuncie llegada División probable cuatro tarde y mande bote al muerto para amarrar *Pelayo*, y siga comunicando aun dentro del puerto.» El cual fué contestado con el siguiente: «Comandante *Extremadura* á Almirante. Está bien.»

Después puso el *Pelayo* este otro: «A la llegada á Ferrol alistará ese buque su bote de vapor y lo mandará al *Pelayo* cuando entremos en puerto, con el fin de que pueda ir el Almirante á tierra en cuanto fondee el *Pelayo*.» Contestó el *Extremadura*: «Enterado y se cumplirá.»

Cuando el *Extremadura* dió cuenta de que iba por entre los castillos de la Palma y San Felipe, hallándose el *Pelayo* á 40 millas fuera, se recibió un despacho que decía «Cuando llegue al fondeadero digan si hay buque con insignia de Capitán general.» Y se contestó inmediatamente: «No hay buque con insignia.»

Como final digno de mención de estas interesantes experiencias, lo es el haber comunicado el *Extremadura* desde su amarradero cerca de los montes de la Graña, con el buque insignia de la División desde antes de doblar éste las islas Sisargas, y por tanto desde una distancia de más de 35 millas con las tierras interpuestas de Prioriño Grande y Monte Ventoso, que tiene de altura 247 metros; y como detalle curioso pueden citarse algunos de los despachos cruzados de uno á otro buque en las condiciones últimamente referidas.

Pelayo.—«¿Qué hay en puerto?»

Extremadura.—«Están en puerto la *Asturias*, la *Villa* y el *Bazán*.»

P.—«Nosotros vamos á doblar las Sisargas. Diga si está libre el muerto de la *Vitoria* y que en él vamos á amarrar nosotros.»

E.—(Puesto á la una de la tarde). «Comandante á Almirante. Estoy amarrado á un muerto al Noroeste del que fué del *Vitoria*, que está libre, y queda otro hacia la boca para el *Cisneros*, pero no en la misma línea; estoy con calabrote y puedo largarlo si se me ordena.»

P.—«Permanezca como está y con los fuegos retirados hasta nuestra llegada.»

Se cruzaron otra porción de telegramas sin hilos y cerca de las cinco de la tarde serian cuando entró en el puerto el *Pelayo* acompañado del *Cisneros*, es decir cuatro horas más tarde que lo había hecho el *Extremadura*.

Es de advertir que en ningún caso, durante el citado viaje, hubo necesidad de emplear la máxima intensidad que es susceptible de desarrollarse con los puestos trasmisores de las estaciones de telegrafía sin hilos, sistema Telefunken, sometidas á experiencias en la División naval de Instrucción.

GABRIEL RODRÍGUEZ GARCÍA,
Teniente de navío.

Ferrol, 15 de Septiembre de 1904.

Nuestra situación política

El tiempo avanza y ya está en sus postrimerías la estación veraniega, y con las frescas brisas del otoño renacerá la vida política.

Se abrirán las Cortes el día 3 de Octubre, para empezar la segunda legislatura, sin discurso de la Corona, porque el célebre hombre de Estado que hoy preside nuestro Gobierno considera, y en esto obra con verdadero acierto, que nada puede decirnos por conducto del joven Monarca, que pueda no ser grato á éste, ni al país, que no vemos que hemos vuelto, por nuestra desgracia, á los ominosos tiempos de González Bravo y Conde de San Luis, y á imperar, como imperaba entonces el elemento clerical, pues si no tenemos como entonces un P. Claret y una Sor Patrocinio, existen otros elementos que, como aquéllos, nos conducen á la reacción y á la pérdida de la libertad, que habíamos conquistado en terribles luchas fratricidas, en la mayor parte del siglo XIX.

El hombre que nos había prometido solemnemente hacer la revolución desde arriba, y que constantemente censuraba al que fué ilustre jefe del partido liberal, señor Sagasta, diciéndole que era indolente, y que el tiempo era oro, ahora vemos que ese tiempo, para él entonces tan valioso, en sus manos se redujo su valor notablemente, valiendo menos que la hoja de lata.

En pocos decenios de nuestra Historia pasó esta desgraciada nación por una situación tan triste y aflictiva como la actual.

Nada somos, nada representamos. No tenemos Ejército, ni Marina, y estamos expuestos constantemente á perder aún más de lo que hemos perdido.

El pueblo, exhausto de fuerzas, permanece indiferente, como en la víspera de grandes calamidades, y este estado de verdadera atonía está agravado con el crecido precio que han tomado los artículos de primera necesidad, sin que este estado preocupe en nada á nuestro Gobierno.

Aún para empeorar esta tristísima situación, nuestra moneda sufre la notable depreciación del 38 por 100, sin que tampoco se piense poner á esto un eficaz remedio.

El señor Maura prometió reconstituir el poder naval, y antes de ser Gobierno, fué uno de los más decididos apóstoles de éste tan necesario como patriótico pensamiento, y al llegar el momento de poder realizarlo, se encontró con el veto del señor Villaverde, otro de los funestos políticos de estos tiempos, famoso autor de los presupuestos de nivelación tan gratos al Banco de España y á los rentistas, y ante esta imposición, como ni al señor Maura, ni al señor Villaverde les cabe en la cabeza que la reconstitución del poder naval, reconocida como una necesidad política, lejos de ser gravosa al país, sería para éste altamente beneficiosa, por el desarrollo de las industrias que á esto contribuyen, de lo cual es un vivo ejemplo Alemania, que siendo en absoluto refractaria á tener Marina Militar, y que gracias á su sabio Monarca, que pudo vencer esta resistencia, hoy cuenta con una flota respetable, y el país en general se felicita, porque al crear esto, se desarrollan notablemente las industrias y el comercio; acuerda el célebre estadista que rige hoy nuestros destinos presentar un proyecto de desorganización de la Marina, destruyendo la obra de los célebres hombres de Estado, Patiño, Ensenada y Floridablanca, tratando de arrendar los Arsenales, cosa que ha de resultar irrealizable y que no se le ha ocurrido á ninguna otra nación marítima, que á pesar de contar con una industria grande que pudiera surtirlas de cuantos buques de guerra necesitasen, cuidar y fomentar por administración, los Establecimientos navales del Estado.

En los nuestros sabiamente enclavados, puede construirse la flota que necesitemos y lo único que para esto es necesario es organizarlos, pero en ningún caso arrendarlos, debiendo evitar de recurrir para nada al extranjero, pues dentro del país tenemos todos cuantos elementos son necesarios para la construcción de los buques.

No contento con esto el Sr. Maura, y obedeciendo al profundo odio que tiene á la Marina, por causas que él solo conocerá, intenta desorganizar el sistema administrativo en general, suprimiendo los departamentos marítimos que existen en todas las demás naciones y rebajar aún más las plantillas del personal, más aún de lo que lo fueron por el Sr. Silvela, por conducto del Ministro Sr. Gómez Imaz, medida altamente injusta y por demás inconveniente, que puede producir serios disgustos y perturbaciones para el porvenir, pues si el personal de la Marina, que no se improvisa fácilmente, es hoy realmente excesivo, si llegare el caso de que se pensase en fomentar el poder naval por otro hombre más capaz y más patriota que el señor Maura, podría resultar que no hubiera el personal necesario para los nuevos buques, y además esta medida es altamente injusta y depresiva para la Marina, pues si realmente fuese necesaria esta rebaja, sería justa y equitativa si simultáneamente se hiciese aplicable á todos los demás ramos de la Administración pública que en todos el personal es excesivo y en algunos mucho más que lo es en la Marina.

Lo que en esto desconsuela más es que un General de la Armada de las condiciones de ilustración y carácter del señor Ferrándiz se haya prestado á que se realice una obra tan destructora.

El defensor de Santiago de Cuba, hoy ministro de la Guerra, trata también, por indicación del Sr. Maura, de reorganizar el Ejército, y lo hace en forma que disgusta á éste, el que considera que producirá un verdadero desastre la reforma que tan impremeditadamente está realizando.

La Marina y el Ejército sufrirán las consecuencias de los desaciertos del Sr. Maura, pero en cambio el clericalismo tomará importancia; no tendremos buques ni soldados, pero sí conventos para que pronto lleguemos á los felices tiempos en que se rezaba el rosario en las calles.

A esto obedece el proyecto del nuevo Concordato con la Santa Sede. ¿Qué importa que pongamos nuestra soberanía en manos de la Curia romana si con esto se consigue el objeto que persigue el señor Maura de que el clericalismo impere?

---

10 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA"

PEDRO SIMPLE

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS
POR
EL CAPITAN MARRYÁT
TRADUCIDA AL ESPAÑOL
POR D. N. F. CUESTA

oso se pudiera hacer un capitán de buque de guerra, que tiene á veces mas responsabilidad sobre sus hombros, y está colocado en situaciones que requieren mas juicio y entendimiento que cualquiera otro hombre en el mundo.

Aquí tenemos otro de los brutos de una familia, que ésta regala para el servicio del país.

Otro oso que hay que lamer y darle figura.

Bueno; veamos donde está ese nuevo engendro, y si se puede hacer de él alguna cosa.

¿Dónde está el señor Simple?

—Yo soy Simple, señor, contesté muy asustado de lo que había oído.

—Señor Simple, dijo el primer teniente, observe usted con particular atención lo que voy á decirle:

El capitán me dice en esta nota, que usted ha sido muy estúpido, pero á mí no se me engaña de ese modo: usted es un poco como los monos, que no quieren hablar porque temen que les hagan trabajar.

He examinado muy atentamente su rostro de usted, y desde luego veo en él, que es usted muy listo; y si no se manifiesta tal como es, si no prueva usted que es listo y quiere hacerse el tonto, mas le valiera tirarse al mar desde luego.

Veo que me entiende usted perfectamente

Sé que es usted un muchacho despierto y, habiéndole dicho á usted mi pensamiento, no piense usted engañarme, porque no le servirá de nada.

Quedé muy aterrorizado con este discurso, poro como al mismo tiempo me agradó oir que me creía listo, determiné hacer todo lo que estuviera de mi parte para conservar aquella inesperada reputación.

—Cabo, dijo el primer teniente diga usted al señor Trotter, que venga sobre cubierta.

El cobo llamó al señor Trotter, el cual se disculpó por llegar tan sucio, diciendo que estaba sacando pipas de la bodega.

Era un hombre de corta estatura fuerte y ancho de hombros. como de unos treinta años de edad, con una nariz de punta colorada, dientes sucios y grandes patillas negras.

—Señor Trotter, dijo el primer teniente, aquí tiene usted á este caballerito que acaba de llegar al buque como guardia marina; preséntele usted en la cámara y diga que se le destine una hamaca.

Tenga usted un poco cuidado de él.

—Realmente tengo poco tiempo para cuidar de ninguno, mi teniente dijo el señor Tortter; pero haré lo que pueda.

Sígame usted joven.

Bajé la escalera con él hasta la segunda cubierta.

Después bajamos otra escalera, y luego con gran sorpresa mía otra tercera, hasta que por último me informó de que estábamos en el sollado.

—Ahora, dijo el señor Trotter sentándose en un gran baul, puede usted hacer lo que guste.

La cámara de los guardias marinas está en el piso superior á éste, y si quiere usted ir á ella, puede hacerlo desde luego; pero como amigo debo decir á usted que si entra allí será maltratado durante todo el día y comerá muy mal; allí los mas débiles lo pasan mal siempre y quizá á usted no le convenga esto.

Ahora que estamos en el puerto, yo vivo aquí, porque tengo mi mujer á bordo.

Mi mujer es encantadora, puedo asegurárselo á usted, y está aquí dentro de una momento. Ha ido á la cocina para guisar unas patatas; si usted quiere la pediremos permiso para que viva usted con nosotros.

Entonces no estando en compañía de los guardias marinas, que son malagente y no le enseñarán á usted nada que no sea inmoral ó impropio, tendrá usted la ventaja de hallarse en buena sociedad, porque la señora Trotter ha tenido la fortuna de hallarse entre la mejor sociedad de Inglaterra.

Hago á usted esta oferta porque quiero servir al primer teniente que parece tomarse interés por usted.

De otro modo no lo haría porque no acostumbro á admitir estraños en mi hogar doméstico.

Contestéle que le estaba muy obligado por su bondad y que si no molestaba demasiado á la señora Trotter, tendría una satisfacción en aceptar su oferta.

En realidad me creía muy afortunado por haber encontrado un amigo como aquel.

Apenas había tenido tiempo de dar esa respuesto, cuando observé un par de piernas cubiertas con medias negras de algodón sobre la escalera que conducía al sollado.

Estas piernas pertenecían á la señora de Trotter que bajaba la la escalera con una fuente de patata humeantes.

—Palabra de honor querida mía, dijo su maaido, que debes estar orgullosa de tu lindo pie, porque de otro modo no lo ostentarías como lo has hecho á la bista del señor Simple, joven que tengo el honor de presentarte y que, con tu permiso vivirá con nosotros.

—Mi querido Trotter, eres muy cruel en no haberme dado aviso con tiempo; yo creía que no había nadie aquí y estoy avergonzada, continuó cubriéndose la cara con la mano que llevaba libre.

—Ya no se puede remediar hija mía; no hay nada de que puedas avergonzarte.

Creo que el señor Simple, y tú seréis buenos amigos, creo que te he dicho que deseaba ser nuestro camarada.

Tendré gran placer en ello, dijo la señoTrotter.

Este es un sitio bastante estraño para mí señor Simple, después de haber estado acostumbrada á la mejor sociedad; pero el amor obliga á hacer grandes sacrificios, y antes que perder la compañía de mi querido Trotter que ha sido muy desgraciado en asustos pecuniarios...

—No digas mas; hija mía: la felicidad doméstica es el todo, pues que ilumina hasta la oscuridad de un sollado.

—Y sin embargo continuó la señora Trotter, cuando pienso en el tiempo en que yo vivía en Londres y tenía carruajes.

¿Ha estado usted en Londres señor Simple?

La obra del Sr. Maura, de esa alta figura política, que se habrá declarado nuestro Redentor, no pudo ser más funesta, agravado esto todavía con la ley del descanso dominical por demás despótica, pues ni al Gobierno, ni á los legisladores corresponde legislar sobre una materia que es de la única y exclusiva competencia de los patronos y los obreros, de los comerciantes y sus dependientes y de los industriales. Ninguna ley puede privar al ciudadano que trabaje cuando lo tenga por conveniente, y así esta ley, en que es sensible hayan elaborado entidades que pertenecen á los partidos avanzados, quedará, desde luego, en desuso. Cada pueblo hará sobre esto lo que estime conveniente, y durará el tiempo que dure en el poder el Sr. Maura.

Contra la obra del Sr. Maura hay que defenderse, hay que evitar á toda costa que impere en el país el clericalismo, pues no es en balde, para destruirlo y para adquirir las libertades que disfrutamos y que de seguir así serán anuladas, se derramó tanta sangre en casi todo el siglo XIX. Tendremos que imitar á la Francia, que, sin peligro de ninguna clase, concluyó con el clericalismo, que también allí se presentaba potente y amenazador.

A las nuevas Cortes tampoco podrá el señor Maura manifestarles el resultado de nuestras negociaciones con Francia sobre la importante como delicada cuestión de Marruecos, y este es otro nuevo fracaso del que repetimos que por desgracia nuestra está al frente del Gobierno.

M. B. O.

NOTICIAS DE MARINA

Desde Ferrol

17 de Septiembre.

Del Departamento.

Cuerpo General.—En Cádiz ha sido pasaportado para este Departamento el Teniente de navío de primera clase D. Antonio Romero Guerrero, nombrado segundo Comandante del crucero *Extremadura*.

—Pasó agregado á la Jefatura de Estado Mayor el Alférez de navío D. Joaquín Freyre Arana.

—Idem á la Comandancia de Marina, el ídem D. Manuel Vierna.

—Pasaron destinados al Arsenal los ídem D. Joaquín Jáudenes, D. Fernando Lacaci, don José Bouyón y D. Francisco Moreno.

Infantería de Marina.—Desembarca del *Princesa de Asturias* el sargento segundo Juan Lerena Parras, embarcando el de igual clase Domingo Torrequesada.

—Se concedieron dos meses de ampliación á la licencia que disfruta por enfermo, el cabo Santiago Salinas.

—Solicita la continuación en el servicio hasta extinguir el segundo período de reenganche el sargento segundo Eugenio Curiel Maiz.

Maestranza.—Se concede un año de prórroga en su actual destino de la fragata *Asturias* al carpintero Manuel Vázquez López.

Marinería.—Quedó sin curso una instancia del cabo de mar licenciado Antonio Díaz Bellas pidiendo ocupar la plaza de cabo de mar guarda pescas del puerto de Villanueva toda vez que no existe dicha vacante.

Del Arsenal.

Material.—Se ha dispuesto se facilite á la corbeta *Villa de Bilbao*, el alquitrán necesario para dar dos manos de él á las jarcias firmes de dicho buque.

Idem id. se haga á destajo la elaboración de las velas para la corbeta *Nautilus*.

—Ha sido aprobada la designación de varios maquinistas para encargarse de la instalación y motores eléctricos del Arsenal y Astillero.

—Se remite á la Capitanía general, estado de los créditos que se consideran necesarios para las diversas atenciones del Arsenal, durante el mes de Octubre próximo.

—Se propone una Comisión para adquirir en plaza varias partidas de pintura de la patente «La Española» números 1 y 2.

—Ha sido aprobado el reemplazo de las defensas de las caboneras del crucero *Río de la Plata*.

Idem id. el presupuesto para ejecutar varias obras en dicho buque.

Relaciones hispano-americanas.

El Sr. Pando y Valle, secretario general de la Unión Ibero-Americana, está preparando todos los antecedentes de las diversas secciones, Junta directiva y Comisión internacional permanente para reunirlas en breve plazo, á fin de presidir el ministro de Estado las sesiones que se celebren y poder enterar al gobierno de los trabajos llevados á cabo en los últimos meses.

Entre las adhesiones recibidas últimamente, se cuentan las de la escritora portuguesa Olga Moraes Sarmento da Silveira, y las españolas Coronado, Pardo Bazán, Herrero de Vidal, Ossorio y Gallardo y Sánchez Aroca.

El gobierno propondrá á las Cortes en la próxima legislatura el plan para auxiliar la creación en Salamanca de la Universidad Hispano-Americana de estudios superiores. Así mismo facilitará muy en breve á la unión, el local ofrecido para establecer en Madrid el Museo y Exposición permanentes de que hemos dado cuenta, estando ya aprobado el reglamento y ultimados los trabajos preliminares.

Incluida en el proyecto de presupuestos generales la cantidad que el ministro de Agricultura considera necesaria para auxiliar la creación del Museo Comercial comparativo hispano-americano, que ha de establecerse en Bilbao, las corporaciones y centros de dicha capital esperan su aprobación, pues desean inaugurar las obras de aquél en la primavera del año venidero.

Se estudia la forma de establecer en el mismo centro de la Unión ó en sus dependencias, clases especiales para perfeccionar la enseñanza de cuantos se propongan trasladarse á América, con el objeto de emprender negocios mercantiles é industriales, explotaciones agrícolas, comercio literario é instituciones decentes.

LOS ANARQUISTAS

Ayer en las primeras horas de la tarde se constituyó el juzgado en el despacho del Sr. Becerra del Toro, en la Audiencia, adonde fueron trasladados los detenidos.

En las declaraciones prestadas por las mujeres, éstas insistieron en lo que ya manifestaron primeramente.

Después de declarar quedaron los tres en libertad.

A continuación declaró Camba, redactor de *El Rebelde*, el cual era el encargado de abrir la correspondencia dirigida al director.

El declarante parece ser manifestó que en la carta escrita desde Barcelona anunciando la llegada de Ceferino Gil, la cual leyó, el anarquista, decía que venía á Madrid para un asunto, el cual no se ha podido aclarar aún.

El Sr. Camba quedó también en libertad después de prestar declaración.

Federico Urales quedó arrestado en los calabozos del Juzgado de guardia.

Desde la Audiencia el Juzgado se dirigió á la Cárcel Modelo.

El juez llevaba consigo varias cartas enviadas de provincias á Apolo, y que han sido interceptadas.

Una vez en la Cárcel el Juzgado, éste procedió á ampliar la indagatoria de Apolo.

***

Como resultado de anteriores diligencias, practicadas por el juez instructor en este proceso, Sr. Azopardo, ayer fueron detenidos y conducidos á la Casa de Canónigos D. Juan Monseny Canet (*Federico Urales*), D. Julio Camba, Salvador Torres y la esposa, madre y cuñada de Apolo.

***

Hoy ha llegado á Madrid el verdadero Clemente Carles, detenido ayer en Barcelona.

Información de Marina

Se han dictado las siguientes Reales órdenes:

Concediendo el pase á la escala de reserva al Teniente de navío de 1.ª clase don Francisco de la Rocha y Pérez.

Idem el retiro al primer Teniente de Infantería de Marina D. Aurelio Cercen Osorio.

Disponiendo pase á continuar sus servicios al Departamento de Ferrol, el Contador de Fragata D. José Cabrerizo y de Laserna.

Ascendiendo á primeros Practicantes con la antigüedad de 1.º de Octubre próximo, á los segundos D. Francisco Bernabeu y Rosell, D. Salvador Martínez Rovira, don José Fernández Blanco y D. José Grela y Pita y á segundos, con igual antigüedad, á los terceros D. Juan Sánchez Gelos, D. Antonio Díaz Piedra, D. Fernando Macías Núñez y D. Diego Lamas Díez, los cuales ocupan los primeros números en sus respectivas escalas, quedando interinamente prestando sus servicios en sus respectivas secciones.

***

Se ha resuelto que sin más limitación que el número de 76 individuos que como máximo fija el presupuesto vigente, se abone, desde 1.º de Enero próximo pasado, la indemnización de 600 pesetas anuales á todos los Jefes y Oficiales que ocupen en el Arsenal de la Carraca destino de plantilla ó estén comprendidos en la Real orden de 5 de Septiembre de 1903 (B. O. núm. 105), con exclusión únicamente de los que tengan domicilio oficial dentro del establecimiento; quedando, por lo tanto, excluidos los Oficiales Generales, sus Ayudantes, el personal embarcado y los Jefes y Oficiales que excedan de plantilla y los que no estén comprendidos en la citada Real orden, aunque se hallen agregados ó asignados á cualquier servicio ú oficina del Establecimiento.

CUENTO

La muerta viva.

(Relato de la interesada.)

Repetidos casos se registran de muerte aparente. La mayoría de las veces el descubrimiento del error se verifica cuando ya es demasiado tarde para acudir al remedio, y las víctimas de tan horrible equivocación acaban de morir de veras después de un suplicio interminable del que apenas podemos comprender la indecible angustia.

En Londres, ó por mejor decir, en Lensington acaba de ocurrir una de esas tragedias en que se toma la apariencia de la muerta por la muerte misma. En una quinta de recreo habitaba la señora Heigham con su hija y con una prima.

Recibió hace poco la noticia de haber quedado arruinada á consecuencia de la quiebra de un banquero; y fué tan viva y dolorosa la impresión recibida, que cayó al suelo presa de un ataque de catalepsia, que su familia y los médicos juzgaron como señal de muerte.

He aquí como la pobre señora describe las angustias que pasó:

«Había quedado sin movimiento, pero no sin voluntad y sin sentidos. Veían mis ojos, tenía evoluciones mi voluntad; mas era de todo punto imposible hacer que mis nervios y músculos obedecieran las órdenes que con una fuerza centuplicada por el terror le trasmitía. Sentí que mi cuerpo se enfriaba, que se ponían rígidos mis miembros, que tomaba el aspecto de un cadáver, á pesar de que el soplo de la vida continuaba alentándome.

»Era un pedazo de mármol; una masa de plomo; ni mis párpados, ni mis dedos, ni mi lengua podían moverse. Y cuando llegaron los médicos y me examinaron en presencia de mi familia y declararon que estaba muerta, tuve que oir aquella sentencia abominable sin poder lanzar el grito de angustia que desde el pecho subía á los labios,

»Dijérase, sin embargo, que el amor de mi hija estaba advertido por un oscuro impulso del instinto, que no podía admitir de ningún modo que hubiese yo muerto de repente, sin aparente dolencia ni dolor. A las cinco horas de haber entrado los médicos á verme entraron otros para cerciorarse de mi defunción. Me pincharon en el cuello, en los brazos, en las piernas; auscultaron mi pecho.

»Mi cuerpo era insensible y el tumulto de angustias que se agitaba en mi pecho, no pudo vencer la inmovilidad de mi corazón y de mis pulmones. Los médicos se volvieron hacia mi hija, y uno de ellos, en voz clara y distinta, dijo: «La pobre señora Heigham está muerta, señorita, sólo le resta rezar por ella.»

»Lo que en aquel momento sentí no hay palabras para explicarlo. El náufrago que en alta mar ve hundirse el buque que le sustenta; el hombre encerrado en un edificio preso de violento incendio y que ve que las llamas se le aproximan, le tuestan, le muerden y que no advierte modo de espapar á su acción devoradora, quizá hayan experimentado parecido terror.

»Subió éste de punto cuando á primera hora de la tarde se acercaron á mi casa los empleados de una funeraria y tomaron medida para el féretro: Mis parientes y amigos me rodeaban llorando, sollozando.

»Encendieron algunos cirios en torno de mi lecho, y depositaron sobre mi cuerpo inmóvil muchas flores.

»Al anochecer fuí depositada en el ataud, por la mañana debían clavar la tapa, y dentro de pocas horas me enterrarían para siempre. ¡Y vivía!

»Pero á media noche, mi querida hija, que me velaba rezando arrodillada al pie de la cama, se levantó, me contempló largo rato con expresión dolorosa, y depositó un beso en mi frente helada.

»¿Cómo se cumplió en aquel punto el milagro? El caso es que mis párpados se movieron levemente, y que el horror indecible que me anonadaba hizo que de mis labios se escapara un débil suspiro.

»Mi hija retrocedió asustada; llamó á mis parientes. Un médico me hizo respirar un pomo de sales, y la acción de éste resultó eficacísima. Sentí que la sangre volvía á circular en tibias ondas, moví los ojos, estiré los brazos. ¡Estaba salvada!»

La señorita Heigham una vez restablecida, se ha negado á devolver á la autoridad su partida de defunción, que servirá cuando menos para advertir á algunos médicos que llevan demasiado prisa, y obran de ligero atestiguando una defunción que en realidad no ha ocurrido.

MARCO POLO.

EL REY Á LA GRANJA

Don Alfonso, acompañado de su augusta madre, de la Infanta doña María Teresa y del Ministro de jornada, Sr. Allendesalazar, llegará á Segovia el domingo 25, á las ocho de la mañana.

En la estación recibirán al Rey las autoridades locales, los representantes en Cortes de la provincia y Comisiones de las Corporaciones oficiales y de varios Centros

Tributará los honores de ordenanza una batería del regimiento de artillería de sitio, con estandarte y música.

Después de los saludos de rúbrica, la familia Real y la alta servidumbre se dirigirán en carruajes á La Granja.

El Ministro de jornada se alojará en la Casa de Canónigos.

Han comenzado con gran actividad los trabajos de instalación de líneas telegráficas y telefónicas en los palacios de La Granja y Riofrío.

En Segovia y La Granja prepáranse grandes festejos y espléndidas iluminaciones con millares de lámparas eléctricas, que se instalarán en la Puerta de Segovia y á los lados del paseo que conduce al Real Palacio, colocándose también en el trayecto arcos monumentales.

En la gran cascada de los jardines de Palacio se prepara también una magnífica iluminación, que resultará un espectáculo sorprendente, verdaderamente fantástico, reflejándose en el agua millares de lámparas.

Don Alfonso estará en La Granja hasta el día 30, que se dirigirá á Salamanca y Zamora.

La Reina madre y las Infantas esperarán su regreso, que será el día 3 de Octubre, para hacer juntos el viaje á la corte.

Entre la distinguida colonia que veranea en La Granja reina general entusiasmo con motivo del viaje del Rey, entusiasmo que se ha extendido á los vecinos de los pueblos cercanos, los cuales esperan con gran impaciencia la ocasión de conocer á Don Alfonso.

Desde Bilbao

19 Septiembre.

Las regatas.

Se celebró ayer tarde la última prueba de regatas de botes á vela organizadas por el Club Marítimo del Abra, obteniendo el premio de la segunda serie el bote *Juli*, propiedad de D. Federico Ugalde.

En el Real Sporting Club dió comienzo el regateo de balandros á la hora anunciada.

Presentáronse á disputar el premio muchas embarcaciones, por lo que resultó bonito golpe de vista.

El regateo hubo de suspenderse, por haber pasado las horas reglamentarias sin que ninguno de los balandros hubiera dado las vueltas obligatorias en el tiempo marcado, por falta de viento.

El balandro *Usoa*, propiedad de D. Ramón Bergé y por él patronado, chocó en una de las vueltas con el transbordador del puente Vizcaya, rompiéndosele á la embarcación el palo y parte de la vela mayor, por cuya avería dicho señor ha dirigido una reclamación á la dirección técnica del puente Vizcaya, reclamándola daños y perjuicios.

P. P.

Guerra ruso-japonesa.

A *La Correspondencia de España* le dirigen sus corresponsales en París y Londres, los siguientes telegramas:

Combate en Mukden.

Daily Express inserta un despacho de Tokio anunciando que ha comenzado ya el gran combate que se esperaba librarían los ejércitos beligerantes en Mukden.

Añade el despacho que los japoneses bombardean vigorosamente las posiciones que en Mukden ocupan los rusos y preparan un ataque de las fuerzas de infantería, que será aún más sangriento que la batalla de Liao-Yang.

Dice también este telegrama que la brigada de General Mitschenko se retiró combatiendo, y que tuvo más de mil muertos.

Ocupan los japoneses una extensión de 40 kilómetros, estando colocadas las fuerzas de Kuroki en la extrema derecha, las de Oku en el centro, y las de Nodzu en la izquierda.

Los japoneses tratan de envolver á Mukden del mismo modo que lo hicieron en Liao-Yang.

Sin embargo, aquí los rusos resistirán menos, porque Mukden no se halla en las condiciones defensivas en que Liao-Yang estaba.

Los rusos ocupan en Mukden una extensión de 20 kilómetros.

El mariscal Oyama ha reparado las averías del ferrocarril, y se vale de éste para llevar refuerzos á Mukden desde Dalny y Liao-Yang.

La Escuadra del Báltico.

París 19.

L'Echo de Paris publica hoy un importante telegrama de su corresponsal en San Petersburgo, M. Marcel Hutin, asegurando que el nuevo comandante de la Escuadra de Port-Arthur, ha dirigido por la vía Chefú un telegrama al Zar Nicolás II rogándole que la Escuadra del Báltico apresure su partida al Extremo Oriente, pues si así lo hiciera, cree posible que llegue á las aguas asiáticas con tiempo suficiente para atacar á la Escuadra de Togo en combinación con los buques rusos que actualmente se hallan en Port-Arthur y que siguen todos en perfecto estado para combatir.

Sin embargo, el corresponsal de *L'Echo de París*, cuya opinión ha llegado á hacerse tan autorizada, considera que sigue siendo problemática la partida de la Escuadra del Báltico para el Extremo Oriente.

Piratas ingleses.

París 19.

Un despacho de San Petersburgo asegura que entre los buques de vela capturados últimamente por Kamchatska, figura uno de nacionalidad inglesa que se dedicaba á la piratería.

El Capitán y los tripulantes del barco pirata inglés fueron hechos prisioneros por los rusos y enviados á la cárcel de Nikolaseff.

Los japoneses en el Báltico.

París 19.

Un despacho de San Petersburgo se hace eco de un rumor que ha producido en aquella capital hondísima impresión.

Se asegura que en el mar Báltico se ha señalado la presencia de algunas cañoneras, de varios submarinos y de vapores de otras clases, que se suponen son de nacionalidad japonesa, y se dice surcan la ruta que ha de seguir la Escuadra del Báltico en su expedición en el Extremo Oriente.

Coincidiendo con estos rumores, llegan también otras noticias de Dinamarca asegurando que en algunos puertos dinamarqueses se han presentado varios japoneses, de quienes se sospecha que ejercen el espionaje.

Uno de estos japoneses intentó dirigir un despacho cifrado al Embajador del Japón en Berlín, pero las autoridades dinamarquesas se negaron á dar curso al telegrama.

La policía vigila al súbdito japonés que intentó poner el telegrama al representante de su país en Berlín.

Todos estos rumores tienen alarmadísimos á los petersburgueses.

NOTICIAS DE MARINA

DESDE SAN FERNANDO

19 Septiembre.

Los terceros condestables D. Antonio Tinoco, D. José Pantoja Ramírez de Arellano y D. Pedro Muñoz Sanmartín, que se encontraban en uso de licencia según el Reglamento de situación de los buques, perteneciendo á la dotación del *Numancia*, quedaron desembarcados de dicho buque.

—Se ha pasaportado para Madrid al capitán de fragata D. Francisco de Rivera.

—En vista de informe dado por la Intendencia, se ha resuelto que se abone á los terceros Condestables que han obtenido plaza en la Academia general, el sueldo de su empleo.

—Solicita dos meses de licencia el segundo escribiente del cuerpo de Auxiliares de oficinas, D. Antonio Valverde.

El primer practicante D. Cándido Lomas solicita se le expida certificado de la pensión que cobra por una cruz del Mérito Naval, de que se halla en posesión.

—Los padres del soldado que fué de Infantería de Marina, Luis Gómez García, solicitan se les conceda pensión.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Los que regresan.

Los prohombres que veranean están ya preparando su regreso á la Corte.

El Sr. Canalejas vendrá de Cercedilla mañana.

El Sr Villaverde se sabe que volverá á esta Corte el 30.

El Sr. Moret, de sus posesiones de Ciudad Real, el 2 de Octubre.

El día 1.º los señores marqués de la Vega de Armijo y Montero Ríos.

El conde de Romanones, que ha marchado ayer nuevamente á Cartagena, volverá el 3 del mes próximo.

Y el 1.º el exministro D. Amós Salvador.

El ministro de la Guerra regresará el viernes, probablemente.

Instituto Náutico

El diputado republicano D. Melquiades Alvarez, gestiona activamente la instalación en Gijón del Instituto Náutico, establecimiento de enseñanza que hace bastante tiempo desea aquella ciudad ver concedido.

Obligaciones de Ultramar.

Ayer se reunió la Junta clasificadora de las obligaciones de Ultramar. El ministro dió posesión del cargo de presidente al subsecretario de dicho departamento, quien á la vez se la dió él á los vocales.

Se examinaron varios artículos de la instrucción y se acordó reunirse todos los lunes para examinar los expedientes que se remitan por Guerra, Marina y la Deuda.

La neutralidad.

Se han circulado á las autoridades de Barcelona las oportunas órdenes relativas á la conducta que ha de observarse con el trasnporte de la Cruz Roja rusa *Orel*, llegado al puerto de Barcelona.

Como por su carácter dicho buque puede ser atendido dentro de la más estricta neutralidad, se repostará de carbón y víveres, emprendiendo de nuevo su marcha con dirección al Extremo Oriente.

Lo que dice Maura.

El jefe del Gobierno mostróse esta mañana muy explícito con los periodistas que á diario le visitan.

Refiriéndose á los sucesos de Castellón, manifestó que no se explica qué fines perseguirán los que los han provocado, siendo así que aquéllos no aparecen con filiación política determinada á juicio del Sr. Maura, solo á influencias extrañas pueden atribuirse los sucesos de referencia.

Manifestó también que el cambio de tiempo iniciado ayer favorecerá notablemente á los campos, que ya venían resintiéndose por la prolongada sequía, justificando ésto el general regocijo con que la lluvia ha sido recibida por los agricultores.

Por último, dijo el jefe del Gobierno que éste continúa ocupándose con preferencia del grave problema de las subsistencias, confiando en que logrará encontrar alguna solución que por lo menos atenúe sus consecuencias en el próximo invierno.

De regreso.

Esta mañana regresaron á Madrid los señores Azcárraga y Dato.

Este, contra lo que se ha dicho, parece que viene por la necesidad de atender á los asuntos de su bufete.

Fábrica de moneda falsa.

El Gobernador de Granada telegrafía que se ha descubierto en aquella capital una fábrica de moneda falsa habiéndose incautado la policía de 541 pesetas y de varias herramientas que utilizaban los falsificadores.

Consejo de Ministros.

A las cuatro de la tarde se han reunido los Ministros en la presidencia para celebrar Consejo.

Estará dedicado al estudio de varios asuntos de Hacienda y al despacho de expedientes.

NOTICIAS

En los trenes expresos de Madrid á Barcelona y Sevilla, compuestos exclusivamente de carruajes de lujo con circulación interior, se establecerá en lo sucesivo, por acuerdo de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante, un compartimiento reservado para señoras y otro para fumadores, quedando prohibido fumar en los demás departamentos, á menos de obtener autorización de las personas que los ocupen.

Las oficinas del Consulado de Alemania en esta corte se han trasladado á la calle de Serrano, numero 7, principal derecha.

En la anterior semana han ingresado en la Caja de Ahorros 106.719 pesetas, por 1.215 imposiciones, de las cuales son nuevas 214, y se han satisfecho por capital é intereses 187.501 pesetas á solicitud de 620 imponentes, 248 de ellos por saldo.

El senador vitalicio D. Bernabé Dávila se encuentra restablecido de la grave enfermedad que padecía.

El Congreso de Telegrafía marítima sin hilos que había de celebrarse pronto en Berlín ha sido aplazado á petición de Francia é Inglaterra.

En la Secretaría de la Asociación general de cazadores y pescadores de España se halla á disposición de los señores socios, para que expongan las observaciones que se les ofrezca, un proyecto de bases, aprobados por la Comisión ejecutiva, «para arrendamiento de vedados de caza.»

Un tren expreso ha arrollado cerca de Vinaroz á 15 cabras de un rebaño que pastaba cerca de la vía férrea, y que asustadas de la locomotora, queriendo huir de ella, se pusieron al alcance de sus ruedas.

Desde ayer ha comenzado á publicarse por la mañana nuestro estimado colega *El Nacional*.

Ha regresado á Madrid y posesionádose nuevamente de su cargo el director general de Contribuciones, D. Carlos Regino Soler, que ha sido objeto de grandes demostraciones de simpatía durante su estancia en Valencia.

Impresiones de mi vida de mar

El naufragio del "Pizarro"

POR

Joaquín María Lazaga

CONTRAALMIRANTE

Segunda edición

Se vende al precio de **UNA PESETA** en la librería de Fernando Fe, Carrera de San Jerónimo, 2; en la de San Martín, Puerta del Sol, 6, y en la Administración de este periódico, Veneras, 5.

A los pedidos de provincias se cargará el importe del franqueo y certificado.

Rogamos á nuestros suscriptores hagan los pagos á la Administración de DIARIO DE LA MARINA *en libranzas de la Prensa, y no en sellos de Correos.*

Estas libranzas se venden en todos los estancos de España.

Administrador

se ofrece para fincas rústicas y urbanas, prestando toda clase de garantías.

Darán razón en la Administración de este periódico.

ESPECTÁCULOS PARA HOY

PRICE.—A las ocho y media.—Los dos pilletes.

ZARZUELA.—A las siete—La viejecita.—Las Bellas Artes.—La balada de la luz.—El mozo crúo.

APOLO.—A las siete y media.—El tirador de palomas.—El húsar.—El pobre Valbuena.—Los pícaros celos.

ESLAVA.—A las siete.—El trebol.—El barquillero.—Las venecianas.—El rey del valor.

COMICO.—A las siete.—Siempre p'atrás.—Flor de Mayo.—Enseñanza libre.—San Juan de de Luz.

ROMEA.—A las siete, nueve, diez y once.—Variado espectáculo.—Gran éxito Leonette Roberty y Lily Murcy.—El baile fantástico Japonesina.

RECREO SALAMANCA (Ayala, 1, y Castellana, 10.)—Patines, columpio mágico.—Cinematógrafo y diversas atracciones.—Los miércoles, moda; los jueves, tómbola.—Abierto tarde y noche.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Veneras 5.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 18 de Septiembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor *Reina María Cristina*, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor *Buenos Aires*, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor *Cataluña*, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga, con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macorís, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo Coro, Carúpano, Trinidad, Güanta y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas.

El día 10 de Septiembre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor *Alicante*, directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 4 de Valencia, el 6 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor *P. de Satrústegui*, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor *M. L. Villaverde*, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

Línea de Fernando Póo.

El día 25 de Septiembre saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor *San Francisco*, para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes.
Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

GRAN SASTRERÍA DE

JOSÉ CORTES

Uniformes civiles y militares. Capas bordadas, última novedad. Libreas y amazonas. Abrigos para señoras. Precios económicos.

Calle de Hita, núm. 9, principal.

MADRID

Influencia del poder naval en la Historia.

POR

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

Y

D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.

Forma un volúmen en 4.° de 720 páginas.

PRECIO: 12'50 PESETAS

PEDRO DOMECQ

Cosechero y almacenista y exportador de vinos

JEREZ DE LA FRONTERA CASA FUNDADA EN 1730.

Autorizada para el uso de las Armas Reales por R. O. de 18 Octubre 1824.

Destilador de Aguardiente puro de Vino estilo Cognac

Marcas A: 0, 1, 2, 3 cepas, Extra y Fundador

JEREZ ESPUMOSO — CHAMPAGNE DOMECQ

Unico representante en Madrid:

Don José García Arrabal

El Colegio Clásico Español

con más de 30 años de existencia, profesorado distinguido y grandes patios entre jardines del **Barrio Salamanca (Serrano, 23)**, ha logrado armonizar los estudios (1.° y 2.°) con el desarrollo físico del alumno.

Director fundador, G. Sánchez, Pbro. Doctor.

LA MUJER EN SU CASA

REVISTA MENSUAL DE

LABORES

16 páginas de texto con numerosos grabados de labores, modas, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, encajes, etc.

Ediciones de lujo con *labores dibujadas y empezadas*, con todo el material necesario para terminarlas.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

1.ª edición.—12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.
2.ª edición.—12 números (con 3 labores): Un año, 14 pesetas.
3.ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas.
4.ª edición.—12 números (con 12 labores): Un año, 34 pesetas.

BOLETÍN DE SUSCRICCION

Sres. Baill[illegible] Hijos, Editores.

Pl. de [illegible] 10, Madrid.

Tengo el gusto de suscribirme por un año á La Mujer en su Casa, ... edición, cuyo importe de ..... pesetas les remito adjunto.

Nombre .....

Señas .....

ASTILLEROS DEL NERVION

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Diario de la Marina

Año XXXVI *Madrid, 18 Agosto 1904* Dos ediciones

IMPRESIONES — Tipografía del FOMENTO NAVAL — Veneras, 5 — MADRID

POLÍTICA

Ecos navales

Pasatiempos

Precios de suscripción.	Un año	Trimestre	Semestre	
En Madrid	1,50	4,50	9	12
Provincias	»	»	10	20
Unión Postal	»	»	»	50
Asia y América	»	»	»	70

Pesetas. Pesetas. Pesetas. Pesetas.

ANUNCIOS: Cuarta plana ..... 0,10 pesetas línea. Reclamos ..... 0,50 » » Noticias ..... 1 » » »

SUCESOS DE Alc. del Valle

Compañía Hamburgo-Sudamericana

VAPORES CORREOS DIRECTOS

AL

RIO DE LA PLATA

Salidas quincenales de Vigo.
Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARIN

ENRIQUE MULDER

VIGO

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA

COMPAÑÍA NACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CASTILLO, número 93, Santa Cruz de Tenerife (CANARIAS)

Asegura en condiciones liberales y á primas módicas en las Secciones

INCENDIOS y MARÍTIMO FLUVIAL

Arregla sus siniestros por intermedio de sus Sucursales y Agencias sin referencias á la casa matriz.

Tiene comisarios de averías en todos los puertos del mundo.

Sucursales y Agencias en organización en todas las provincias de España.

Sucursales establecidas en las Repúblicas Argentina, Uruguay y Paraguay.

SUBDIRECCIÓN GENERAL: PENINSULA Y BALEARES

Calle del Arenal, número 26, principal, Madrid.

ANTONIO ESNAOLA

FABRICANTE DE ARMAS DE FUEGO

Despacho: 18, Plaza del Angel, 18, principal.—MADRID

Una de las casas más antiguas de España y la más surtida en toda clase de armas de fuego.

Posee una magnífica colección de los sistemas más generalmente conocidos en escopetas, carabinas de tiro y de aire comprimido, pistolas, revólvers y bastones escopetas de gran alcance y precisión.

Los envíos se hacen á todos los puntos, á solicitud de compradores, previo pago de su importe, garantizando el buen resultado de los géneros y pudiendo devolverse siempre que no estuviesen satisfechos, para cambiar por otros de igual calidad y de su valor equivalente.

PRECIOS PARA LOS SUSCRIPTORES DE ESTE PERIÓDICO

Revólvers Smith, los de 20, 25 y 30 pesetas á 15, 20 y 25.—Fundas de charol becerro, de 3 pesetas, á 2,50.—Cordón pelo de cabra, de 1,25 pesetas y 1.—Caja de 25 cartuchos, á 3 y 3,50 pesetas.

Embalaje, guía del Gobernador y facturación gratis.

Especialidad en revólvers Smith reglamentario para el Ejército, Marina, Orden público y todos los demás Institutos armados.

AVISO IMPORTANTE.—Hay algunas casas y varios individuos que se dedican á dar á plazos mensuales; pero éstos son de clase más inferior que los que ofrece esta casa.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

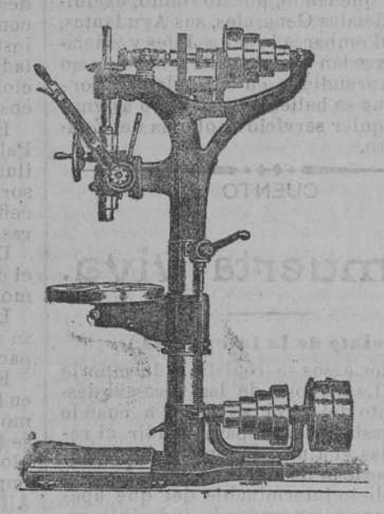
OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALLADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham).
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmeals y Eyastorn.



Schuchardt y Schütte

Máquinas y herramientas

BILBAO, Gran Vía 29.

Taladros, fresadoras, cepillos, tornos, martillos de forja á vapor.

Máquinas de labrar madera.

Inmenso surtido de herramientas de precisión.

Piedras esmeril *Norton*.

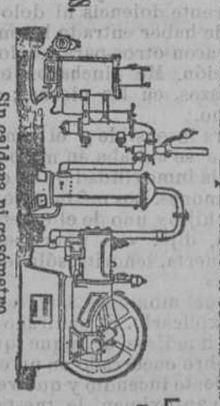
Herramientas neumáticas.

Pídanse catálogos indicando lo que se desea comprar.

Nuevo Motor „Benz" á gas pobre

desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 céntimos.



La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol.

Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Princesa, 63, **Madrid.**

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

Jarabe de Digital de LABELONYE contra las diversas Afecciones del Corazón, Hydropesías, Toses nerviosas, Bronquitis, Asma, etc. Empleado con el mejor éxito. *El más eficaz de los Ferruginosos* contra la Anemia, Clorosis, Empobrecimiento de la Sangre, Debilidad, etc.

Grageas al Lactato de Hierro de GELIS & CONTE Aprobadas por la Academia de Medicina de París. DEMOSTRADO el más PODEROSO SOLUCION TITULADA sus GRAGEAS son de un empleo muy fácil en las hemorragias de AMPOLLAS Esterilizadas para INYECCIONES HIPODÉRMICAS.

Ergotina y Grageas de ERGOTINA BONJEAN Medalla de Oro de la Sociedad de Farmacia de París. LABELONYE y Cía, 99, Calle de Aboukir, París, y en todas las farmacias.

Compañía de Cementos Gaditanos, S. A.

ANTES MARCA LAVALLE

FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND

Puerto Real (Cádiz).

Depósitos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Póo.

Los Cementos producidos por esta Compañía se emplean con los resultados más satisfactorios, según certificados que obran en nuestro poder, de sus Ingenieros y maestros de obras respectivos por la Compañía Trasatlántica; Constructora Naval; Sociedad Agrícola Industrial del Guadaleto; Sociedad Siderúrgica Andaluza; Compañía de Construcciones y del Fer-Betón; Asilo de San Ignacio de Loyola (en construcción); Colegio de las Escalavas del Sagrado Corazón de Jesús (en construcción), Obras de la Muralla; Compañía de Electricidad de Castilla (Córdoba); La Electra del Guadalquivir (Andújar); Fábrica de Fieldo Eléctrico *La Concepción* (Linares); Minas: *La Cruz, El Hombre* y *La Luz*; Sociedad de Saneamiento (Sevilla); Obras de los Puertos de Ceuta, Alhucemas, Málaga y Valencia; Arsenal de la Carraca; *La Constancia* (Jerez) y otros.