

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.170

Redacción y Administración,

Madrid, Miércoles 14 Diciembre de 1904

Galle de las Ventanas, 5

Dos ediciones diarias

Alarma infundada.

Mientras que en el Congreso se pierde el tiempo promoviendo escándalos que no servirán, seguramente, para impedir que en Valencia ó en otras poblaciones se produzcan el día menos pensado sucesos tan sangrientos y lamentables como los del domingo último, ni mucho menos para librar al país del Gobierno que padecemos y que, después de haber conducido á la nación á la ruina, amenaza con precipitarla en el abismo, dos proyectos importantísimos, acaso los de mayor trascendencia de cuantos en la presente legislatura han sido sometidos á la deliberación del Parlamento permanecen olvidados en el orden del día esperando pacientemente á que, agotadas las energías de los representantes del país en el pugilato de improperios que desde el lunes tienen entablado la mayoría y las oposiciones, considere el Sr. Romero Robledo llegado el momento de ponerlos á discusión.

Veremos entonces cuán distinto del de estos días es el cuadro que presenta el Congreso con su salón de conferencias y sus pasillos desiertos, y en los escaños media docena de diputados que, por compromiso, discutirán la protección que debe concederse á la Marina mercante ó la conveniencia de las reformas que para la Armada propone el señor Ferrándiz, sin indignarse, sin protestar iracundamente de que el Gobierno se obstine en convertir en leyes esos proyectos, sin antes introducir en ellos las radicales transformaciones que son indispensables para hacerlos viables y útiles; en fin, sin que entonces se le ocurra á nadie adoptar actitudes violentas, ni menos pensar en la obstrucción. ¡Y es precisamente, cuando más justificados estarían esos procedimientos!

El Sr. Maura, que conoce admirablemente á los políticos y está plenamente convencido de estas grandes verdades, ha aprovechado admirablemente el tiempo que el Congreso perdía en bochornosos escándalos, en procurar fórmulas de concordia con cuantos han pedido modificaciones en dichos proyectos, con objeto de que su aprobación no encuentre luego dificultades que hagan imposible ó retarden su promulgación.

Hemos dicho que con cuantos han pedido modificaciones y aquí hay un pequeño error que conviene rectificar: han quedado desatendidas las modificaciones pedidas por la Marina de guerra. Al Gobierno le tiene sin cuidado atropellar los derechos de los que tuvieron la mala ocurrencia de dedicar su vida á la defensa de la Patria, sin duda porque éstos, sometidos á los severos preceptos de la Ordenanza, no pueden como aquéllos protestar colectivamente. Sabe además el Sr. Maura, que los diputados marinos, á pesar de toda su buena voluntad y de su probado entusiasmo por la Armada, no pueden sin el concurso de los demás representantes del país impedir que llegue á ser ley un proyecto, por mucha energía que empleen en combatirlo, y tranquilo con esta convicción, su único cuidado ha sido satisfacer las reclamaciones formuladas por los extraños á la Marina de guerra.

Con todos ha llegado á un acuerdo, con los representantes de las industrias marítimas y con los de las Juntas de obras de puertos.

Pasarán tan sólo á la dependencia del ministerio de Marina, aquellos servicios que los ministerios civiles no tengan empeño en conservar, y para relegar á la Armada á la última expresión, la Dirección de la Marina mercante tendrá una organización especial, autónoma y á su frente figurará un hombre civil.

Bien justificada está, por tanto, la suprema satisfacción con que el Jefe del Gobierno ha dicho á los representantes de las Asociaciones navieras de Bilbao, que protestaban de que la Dirección de Industrias Marítimas se lleve al Ministerio de Marina:

«La alarma es infundada; todos los derechos legítimos serán atendidos.

Aquí, ya, los únicos que tienen motivos para alarmarse, son los marinos de guerra.»

CONSTRUCCION NAVAL

Los Astilleros de Escocia.

La industria de las construcciones navales mejora lentamente en Escocia, como lo comprueban los detalles suministrados por el registro del Lloyd.

A fines de Septiembre había en grada gran número de buques, continuando la proporción ventajosamente iniciada, en los comienzos del corriente año.

Durante ese tiempo, han sido lanzados al agua 289 buques, que suman 381.040 toneladas contra 284 buques, con 469.292, correspondientes á igual período del año anterior, mientras que el tonelaje de los buques encargados hasta ahora, asciende á 463.000.

Según estas cifras, no ha habido más que 78.960 toneladas de más, que en el año anterior.

El mercado de fletes no es, sin embargo, muy lisonjero, y los precios de los materiales de construcción han aumentado últimamente. Las planchas de construcción, las piezas de enlace y trabazones metálicas han subido extraordinariamente de precio y en cuanto al número de barcos botados al agua, se puede asegurar que es muy superior al del año último, aun cuando el conjunto del tonelaje aparezca en 22.252 toneladas de menos.

Como es casi seguro que esta deficiencia no podrá cubrirse en lo que resta de año se espera que el total correspondiente á 1904 sea bastante inferior al de 1903, y para que el año que va á terminar fuese igual al anterior, sería menester que en poco más de tres semanas fuesen echadas al agua 100.813 toneladas.

Poró á pesar de todo no hay motivo á lamentarse de ello porque, en conjunto, el año actual resulta muy favorable para el progreso de las construcciones navales en Escocia, y solamente el nuevo trabajo encargado á sus astilleros en el pasado mes de Noviembre alcanza la respetable cifra de 57.000 toneladas.—X.

CAMBIAR EL DIAPASON

La segunda legislatura está resultando de lo más pintoresco que puede darse. Se sale de un debate agitado para entrar en otro más agitado aún y no se le ve el fin á estas discusiones políticas en que los oradores, parece que se han puesto todos de acuerdo para dar espectáculos sensacionales todos los días.

Difícil sería determinar dónde radica la verdadera causa de todo esto, pues no basta achacarla á nuestras deplorables costumbres públicas. El mal tiene raíces hondas y si se manifiesta ahora en todo su esplendor es indudablemente porque las condiciones del ambiente en que ha de desarrollarse le son ahora muy favorables.

Sin duda, ese ambiente no es sano para el país, sobre todo para quienes anhelan que se contemple el estado de esterilidad á que han llegado todas las iniciativas del poder y desean que tal confusión termine y se marque una nueva orientación á la política, á la administración y al crédito general de la nación.

Acaso las cuestiones de fondo que se discuten en ese eslabonamiento sin fin de discusiones políticas sean de importancia trascendental; quizá con los hervores de la pasión se consiga exteriorizar el virus que corroe por dentro los organismos de la política; pero aún así la forma resulta poco adecuada y de hecho disconforme con aquella elevación de conceptos, aquella grandeza característica de que fueron siempre tipo saliente las instituciones parlamentarias en España.

Y con todo esto, la acción del poder resulta tan atenuada, tan enmudecida, que á los ojos de la opinión aparece no sólo como ineficaz para el bien, sino como provocadora, más ó menos inconscientemente, del mal; y la consecuencia inmediata que surge en la conciencia pública es la de que es menester á todo trance cambiar el diapason.

En efecto, así no se puede seguir; y supuesto que en ese estado de inepticia hay dos factores, uno permanente y otro mudable, es preciso romper ese consorcio tan perjudicial para la patria, y sacrificar en honor á ella, el segundo al primero. Quizás por esto todo el mundo, aun los propios ministeriales, auguran corta existencia á la actual situación.

Hace falta normalizar el equilibrio de las fuerzas superiores; que el Parlamento y el Poder dejen de ser refractarios, que se compenetren en la acción y que la resultante de sus iniciativas sea el orden moral y la paz provechosa para el desarrollo de la prosperidad pública.

De otro modo, aquí no arraigará nada útil ni beneficioso; y como después de los pasados quebrantos la necesidad más urgente es la de hacer patria, si con los resortes de la política imperante se está viendo la imposibilidad de avanzar en el camino del progreso, habrá que pensar de un modo serio en sustituirlos por otros más adecuados y convenientes; es decir, cambiar de diapason.

ESCASECES

FALTA DE LEÑA

Parece, según datos aportados por un distinguido cronista agrícola, que los españoles estamos muy necesitados... de madera.

Cuatro millones de pesetas, mal contadas, paga España mensualmente á los extranjeros por el sólo concepto de importación de ese producto.

La escasez de madera es cada vez mayor, y dice ese cronista que es una cosa muy triste contemplar los millones de hectáreas de nuestros montes, calvos, talados, descuajados por la ignorancia.

Si es tristísimo. Los españoles necesitamos mucha leña y como no la tenemos por culpa de esa señora (la ignorancia), no hay más remedio que comprarla.

Nuestros montes están pelados, como el ratón que ostos días pasados roía los zancajos á la gente parlamentaria; pero ¿de quién es la culpa de que siendo España un país eminentemente montañoso, tenga sus montes en tan lamentable estado?

Algunos ciudadanos, llenos de buen deseo, han tratado de evitar ese grave inconveniente instituyendo la flota del Arbol, que establece una costumbre muy culta, pero de aquí á que los arbolitos plantados arraiguen, crezcan y den sombra ¿cuántos años á razón de cuatro millones de pesetas mensuales salidos de España habrán transcurrido!

La madera es un material de construcción sumamente simpático. De ella se hacen los pablos de las banderillas y las barreras y contrabarreras en las plazas de toros.

También de la madera se hacen las estacas que sujetan á los cuadrúpedos y con las que algunos desahogados miden las espaldas de sus

semejantes cuando no tienen la oportunidad de pensar como ellos.

La poca madera de que se puede echar mano en España, está vieja y carcomida por el tiempo; ni para astillas sirve, así es, que ya ni siquiera se pueden hacer ó errar Bancos, como no sean de piedra y lodo, porque la madera está por las nubes.

En otro tiempo no había mentes como los nuestros. ¿Qué cenizas, qué robles, qué chopos, qué castaños! Ahora, ni siquiera podemos fabricar palillos de cenobro... para la dentadura.

La escasez de madera que se siente en España se refleja en todo. ¿Por qué abusan los fuertes de los débiles? Por eso... porque no hay madera.

¿Qué tiempos aquéllos en que la política y la administración, el arte, la ciencia, la filosofía, estaban servidos por hombres de buena madera! Todo eso pasó... como pasa del lirio el aroma, según ha dicho un poeta de agua chirle.

Para que España dejara de ser tributaria del extranjero en la cuestión de maderas y esté en condiciones de producir lo que necesitan sus industrias y la construcción, tendrían que pasar muchas generaciones, suponiendo que la actual se dedicase con todo ahínco y empeño á plantar arbolitos.

Los que ahora vivimos tenemos que renunciar á la esperanza de ver repoblarse nuestros montes y ¡quién sabe!... también nuestras montañas.

Y eso es una lástima, porque antiguamente teníamos madera para dar y tomar, que dijo el otro. Al desaparecer nuestras selvas, ha desaparecido también la poesía... y la buena sombra, porque no la hay mejor que la de la selva umbría.

En resumen, que estamos fastidiados por la escasez de ese producto que muchos califican de primera necesidad, y eso que ahora los economistas y los negociantes han dado en decir que el hierro es el pan de la industria.

Si el hierro es efectivamente el pan... de esa señora, ¿qué es lo que viene á ser la madera? ¿El agua ó el vino? Sea lo que quiera, lo cierto y positivo es que no se puede ni se debe consentir que España pague cerca de cincuenta millones de años al extranjero por tablas y tablones, teniendo tantas hectáreas disponibles de montes maderables.

Debió hacerse una ley para castigar á los taladores de los montes, pues no sólo hacen daño por destruir ese filón de riqueza, sino porque alteran las condiciones climatológicas, pues sabido es que la falta de arbolado determina la falta de lluvias y el desbarajuste en la salubridad pública.

Esa ley sólo había de tener un artículo, que sería poco más ó menos el siguiente: A todo destructor de árboles... ¡leña!

Y estoy seguro que á media docena de estacazos bien dados, se acababan los taladores forestales.

Abel Imart.

Firma del rey

Esta mañana firmó S. M. los siguientes decretos de Marina:

Concediendo la Gran Cruz de San Hermenegildo al Capitán de navío de primera clase, D. Julián García de la Vega.

Promoviendo á subinspector al Médico Mayor D. Eduardo Ulloa; á Maquinista Mayor de primera, á D. José Figueroa y á Maquinista Mayor de segunda, á D. José Arayo.

Ascendiendo á primeros Tenientes de Infantería de Marina, á los segundos señores Gessa, Fernández Ternel, Núñez de Castro, Auñón, Muñoz, Rey, Bustillo, Carral, Jiménez, Soler, Aguilar Tablada, Alen, Ardois, Pinzón, Riera, Pereira, Crespo, García de los Reyes, Gómez Inaz, Calvo, Ferrós, Piñeira, Chereguini, Pastor, García de la Vega, Montañez, Novo, Gutiérrez, Palacios, Montero, Lozano, González, Samper y García Anello.

ORTOPEDIA POLITICA

Hablan los diarios oficiosos de la frialdad de relaciones entre el Gobierno y el último ex ministro de la Gobernación que, como es sabido, era la columna más firme en que se apoyaba el Presidente del Consejo de Ministros.

¿Cuál es el motivo de esa frialdad? Según esos periódicos, el haberse batido el señor Sánchez Guerra; y á tal punto se lleva esto, que sin el menor rebozo se afirma «que nadie ha pensado en que por ahora vuelva dicho señor á formar parte del Gobierno.»

Este reto constituye un verdadero vapulamiento político, que da extraordinaria fuerza al famoso adagio: «Del árbol caído todos hacen leña». El señor Sánchez Guerra es un vencido, y ya se sabe: ¡Va victis! Si ese señor no hubiese dimitido, se le seguiría mimando.

A la mayoría parlamentaria puede servirle este ejemplo de provechosa enseñanza; y, como quien hace un cesto hace ciento, ya saben los señores que ahora están en gran predicamento aguantando la metralla en el banco azul, lo que les espera el día que se rindan.

Porque eso de repudiar al señor Sánchez Guerra por haberse batido, acaso sea un pretexto. Esa no es causa suficiente para justificar tales desvíos; y, la verdadera razón hay que buscarla en lo mal que dicho ex ministro se supo defender de las acusaciones que se formularon en el templo de las leyes, contra los procedimientos de la política en la región donde imperan los amigos de ese señor.

Aquel debate puso de relieve cosas que no estaban dispuestas para la publicidad y que no podían resistir la luz; y si bien á raíz de la modificación ministerial se pensó en la inmediata restitución de su cartera ministerial al Sr. Sánchez Guerra, después han cambiado los vientos, y ahora soplan en otro sentido. ¡Siempre el convencionalismo!

Parece una amputación política lo que se hace al negar correspondencia de sentimientos al que sacrificó las dulzuras del

poder por las amarguras de la dimisión; pero si como amputación se presenta, ¿no es eso reconocer implícitamente la gangrena ministerial?

Por perfecta que sea la ortopedia imperante no puede evitarse que el Gobierno aparezca á los ojos de la opinión como un verdadero lisado; y como tal, inútil para el desempeño de sus más importantes funciones. ¡Y cuenta que el Sr. Sánchez Guerra era el brazo derecho del anterior Gabinete!

De este modo no queda exenta de responsabilidad moral la política imperante y aun cuando ahora el Sr. Sánchez Guerra sufra y experimente todos los rigores de la frialdad y del desdén ministerial, tal vez en esto encuentre su mayor glorificación.

Lo que él ha hecho no lo hacen todos; y si, políticamente, muchos fueran, como los de la Magdalena, sus pecados, grande es su arrepentimiento, pero ¿podrán decir lo mismo los que tan rudamente le repudian ahora?

EN TERCERA PLANA CRISIS TOTAL

EL NOMBRE "AMERICANO."

La República establecida por Jorge Washington á últimos del siglo XVIII, fué denominada «Estados Unidos de América.» Esta frase, más bien que un nombre es un membrete explicativo de la forma política de dicha nación. Así es que surgió y permaneció inmodificada; y cuando hubo necesidad de un término para significar á los pobladores ó naturales de dichos estados, les aplicaron el nombre genérico de americanos, fundándose en que al constituirse en república, no había en todas las Américas ninguna otra nación independiente. Pero eso no justifica el dislate filológico que resulta de llamar los americanos á quienes no constituyen el único pueblo así calificado. Y por falta de un nombre específico y propio, como lo tienen los brasileños, los argentinos, etc., quienes ahora monopolizan el que pertenece á unas veinte naciones.

Asegúrase que M. Hay trata de mantener oficialmente, los nombres de América y americano como designación de su país y sus conciudadanos; más yo creo inútil el empeño de M. Hay, porque con esa pretensión se comete un atentado á la lógica del lenguaje y al sentido común y esto muy raras veces ocurre impunemente.

Eso de imponer á las cosas un nombre irracional ó indebido, no es tan fácil como parece. Americano en todos los países del mundo quiere decir hijo de América, continente ocupado por multitud de pueblos, y estos son tan americanos como el que por antonomasia quiere hacer de tal nombre un privilegio particular. Sembrado capricho no ha de prevalecer, porque introduce confusión en el lenguaje, y es opuesto á la claridad y comodidad de la expresión. El pueblo y no el gobierno es quien ha de fijar en definitiva el nombre de la cosa, y no siendo clara ni concreta la palabra americano para designar á los pobladores de la gran República de Norte-América, el pueblo á estas horas ya ha encontrado un medio fácil y expedito de salvar la dificultad con el mote de yankees, llamado á perpetuarse por la fuerza invencible de la lógica. Hay que dar un nombre propio y característico al que no lo tiene, ó al que lleva uno que se presta á equívocos.

El término yankee nació en la misma república norteamericana de una corrupción de inglés. El pueblo busca siempre el modo de expresarse con palabras cortas, sonoras y bien deslindadas; y no hay decreto que valga para violar esa ley imperiosa del lenguaje, contra lo que no pueden la Academia, ni los puristas ó santones del casticismo. Hasta las palabras extranjeras, cuando se pegan bien al oído, las adopta el uso y toman carta de naturaleza en el idioma nacional.

Deben convencerse los yankees de que eso de «Estados Unidos de América» es muy largo para el uso corriente de la conversación; y como no busquen para su país un nombre propio más fácil antes de medio siglo quedará arraigado en todo el mundo el nombre de Yankeilandia, que se extiende por las Américas españolas.

Los defectos ó impropiedades de lenguaje, trae más inconvenientes de lo que algunos se figuran. A los yankees ya les ha perjudicado políticamente el arrogarse para sí el nombre de americanos. Al invocar la doctrina de Monroe con el tema de América para los americanos, los del Sur se escamoran un poco, pues en vista de lo que se entiende en el Norte por «americano», muchos han creído que la frase de Monroe implica un ideal de conquista en perjuicio de los del Sur.

A no existir esta ambigüedad que M. Hay pretende sostener, quizás hubiese tenido éxito el Congreso pan-americano, que fracasó en 1889. He aquí porque resulta anti-político á la vez que anti-gramatical, eso de aplicar arbitrariamente nombres indebidos á las cosas.

El Herald de Nueva York, indicó hace tiempo la necesidad de buscar para la nación Norteamericana un nombre propio, es decir, que no sea robado á otros países; y señaló el de Usonia, procedente de las iniciales U. S. A. (United States América) llamando usonas á sus naturales.

Pero creemos que ya es tarde para que se les desprenda el mote de yankees, el cual, en medio de todo, no es desprecioso por su origen, ni es mal sonante, pues tiene un corte inglés legítimo.

P. Girat.

SINIESTROS MARÍTIMOS

Cuatro ahogados.

La trainera Paulina, de la matrícula de Cangas, tripulada por diez y nueve hombres, volcó ayer en aguas de las islas Cíes, pereciendo ahogados tres de los tripulantes, llamados: Ángel Curra, Modesto Fernández y José Troncoso, todos ellos casados y con hijos.

La trainera Eulalia recogió á los demás naufragos, conduciéndolos á Cangas.

Al llegar á este punto la trainera Eulalia, desarrolláronse escenas tristísimas. Las

familias de los diez y nueve marineros esperábanlos con la natural zozobra, por desconocerse aún quiénes habían sido las víctimas.

Antes de atracar la Eulalia, falleció otro de los naufragos por ella recogidos, José Curra.

Los desgraciados tripulantes de la trainera Paulina pelearon con el fuerte oleaje, para defender sus vidas, más de dos horas.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CCLIV

Por no dejar el enlace histórico de los sucesos de nuestra Marina de guerra, nos hemos abstenido de tratar los hechos marítimos de otras naciones; pero, vamos á hacer aquí una excepción, á modo de paréntesis, en el relato de la historia de la Marina española; porque nos parece que nuestros lectores han de leer con gusto la relación siguiente de un hecho heroico realizado por nuestros hermanos de allende los mares, á quienes no es posible dejar de estimar y de apreciar como cosa propia.

Aunque lamentables diferencias nos hayan alejado de ellos, á pesar de nuestra guerra del Pacífico, y porque las circunstancias fueron á veces superiores á los deseos y propósitos de la nación española.

Es un hecho que no puede borrarse ni desaparecer el cariño á nuestras antiguas colonias, que conservando el mismo idioma, la misma religión, parecidas costumbres y semejante organización interior, patentizan que es su raza derivada de la nuestra, y que sus cualidades morales, mañas y buenas, son iguales á las que á través de los siglos hemos conservado.

Por eso, al ver aquellas Repúblicas desgarrarse continuamente en luchas entre sí, y al contemplar sus agitadas revueltas interiores, hemos forzosamente de interesarnos por su suerte.

Los hechos heroicos que llevaron á cabo en sus guerras, son indicios de la virilidad de la raza y de las condiciones que podemos tomar como si nos pertenecieran.

La guerra que sostenían por entonces encarnizada, el Perú y Bolivia por un lado y Chile por otro, registró numerosos encuentros que patentizaron el valor de los contendientes, pero entre todos debemos mencionar aquí el combate naval ocurrido en la bahía de Mexillones, que ocasionó la captura del monitor peruano, el Huáscar; hecho marítimo que causó la admiración de todos, debiendo felicitar á los que tomaron parte en tan señalado combate y especialmente á los tripulantes del Huáscar, puesto que demostraron ser dignos descendientes de los valerosos incas y de los fieros araucanos y también de los españoles que llevaron á aquellas playas la civilización y cultura de Europa.

El periódico de Londres The Engineer, publicó algunos interesantes detalles del referido combate naval que tuvo lugar el 8 de Octubre de 1878, cerca de Antofagasta, en la bahía de Mexillones, entre las fuerzas navales peruanas y chilenas, que produjo la pérdida del acorazado peruano Huáscar.

Los chilenos Blanco Encalada, Covadonga y Matías Cousiño dieron alcance al Huáscar cerca de aquella localidad, y huyendo el último, dió con el Almirante Cochrane, también buque de Chile, empezando el combate á las nueve y quince minutos.

Aunque en él tomaron parte cinco buques chilenos, el desastre de Huáscar se debió realmente á los buques Blanco y Cochrane.

Además de los ya mencionados anteriormente, figuraron en el combate el transportador armado Loa y la corbeta O'Higgins, ambos chilenos, y el peruano Unión.

Una división chilena, mandada por el Capitán La Torre, Oficial muy joven, que después tomó el mando del acorazado Cochrane, en reemplazo del Capitán Simpren, la componían el último citado buque, el Loa y el O'Higgins.

Otra constaba del Blanco (incorporado más tarde, llegado de Valparaíso; é igual que el Cochrane, la Covadonga y el Matías Cousiño.)

El Huáscar hizo su primer disparo á 28.000 yardas (2.560 metros) del Cochrane, á las nueve y media á 2.000, corrió su distancia sobre su contrario y un proyectil disparado á 600 yardas (559 metros) estalló en la torre del Huáscar, matando al segundo Comandante, Elías Aguirre, y á los sirvientes de las piezas.

La segunda dotación de artilleros se dirigió á la torre y un segundo disparo desmontó los cañones, otro proyectil, causando grandes destrozos, mató al Comandante y Almirante, Manuel Grau, cuyo cuerpo fué lanzado al mar sin las piernas.

El mismo proyectil destruyó también la rueda del timón y mató al tercer Comandante, sin duda por la conmoción, pues ninguna herida se encontró en su cuerpo después del combate.

El Huáscar se halló ya casi ingobernable.

A las diez y diez minutos se incorporó el Blanco Encalada, poniendo al Huáscar entre dos fuegos y todos los buques se movían en un círculo al rededor del Blanco.

Por ambas partes se intentó la embestida con el espolón, aunque inútilmente.

Se cerró á menos de 50 yardas (46 metros) cuando el Huáscar ya no podía hacer uso de sus grandes piezas por la pérdida de los sirvientes é inutilidad de uno de los montajes y por el mal estado de la torre y del timón, faltó ya además de una cadena.

En este momento dos buques rompieron el fuego sobre el Huáscar con ametralla-

doras Nordenfolt y armas portátiles, obligando a la tripulación a retirarse bajo cubierta.

El Oficial que lo mandaba dispuso echarlo a pique, no consiguiéndolo porque no fué posible abrir las válvulas; entonces mandó volarlo, y un artillero, cerrando la escotilla del pañol, lo impidió, revólver en mano, amenazando al que intentase abrirla.

El barco empezó a arder en el castillo de proa, y en este momento, dos individuos apresados pocos días antes, enarbolaron un lienzo blanco sobre un palo.

El fuego del Cochrané cesó a las diez y cincuenta minutos, y cayó el pabellón del Húscaar cuando tenía toda su obra muerta hecha pedazos, habiendo atravesado las planchas de la torre tres proyectiles; bastantes habían perforado los costados del buque por encima de la línea de flotación, y la chimenea y torre habían quedado deshechas casi totalmente.

Los chilenos enterraron treinta y un hombres en Mexillones, y algunos más debieron ahogarse ó se extraviaron, pues solamente se hicieron 148 prisioneros de los 216 que componían la tripulación del sacrificado buque peruano.

El Cochrané recibió tan sólo tres proyectiles; uno en la parte no blindada de la popa y dirigido a una porta de babor; otro en la proa, que causó ocho heridos leves y dos graves a la dotación del buque, y el tercero en un costado. Los tres ocasionaron desperfectos en el buque, aunque no de mucha consideración.

El Húscaar estaba armado con un poderoso espón y con dos piezas de calibre de 300 en la torre blindada.

Su coraza era de cuatro pulgadas y media de espesor, pero las piezas del enemigo eran tan potentes que los proyectiles perforaron esta coraza y penetraron dentro del buque con la mayor facilidad.

El Almirante Cochrané llevaba una doble hélice, con la cual pudo evitar la embestida de su contrario cuantas veces éste lo intentó, y montaba en sus baterías seis piezas de 300, que, según dicen, no fueron tan bien servidas como las del Húscaar, pues éste hizo en la primera hora de lucha 25 disparos, mientras el otro hizo tan sólo 30; el último buque tenía una coraza de nueve pulgadas y media de espesor, impenetrables a los proyectiles del Húscaar, mientras que la de éste fué literalmente deshecha, particularmente por el costado de estribor.

No se puede formar una idea completa del mal estado en que quedó el Húscaar, como resultado de su heroica lucha, sin contemplar los croquis y vistas que remitió el Capitán Lucé al periódico norteamericano Gaceta del Ejército y de la Armada, reproducida por el periódico inglés The Engineer.

Estaba entonces entablada en todo su auge la lucha entre el cañón y la coraza, y este combate tuvo gran resonancia entre los partidarios de esta última y los del cañón.

Desgraciadamente, esta lucha no ha concluido aún; ha crecido con el tiempo, hasta el extremo, que las corazas son hoy enormes, lo mismo que las piezas, y son los acorazados de combate inmensas moles de hierro que cuestan a las naciones cantidades crecidas, haciendo cada día más difícil a las que son pobres, como lo es la nuestra, tener flotas y barcos de combate en número suficiente para la defensa de sus costas.

Como este combate naval fué tan discutido y se ocuparon tanto de él todas las naciones marítimas, nos ha parecido que no debía omitirse su descripción en esta historia, por tratarse de buques que estuvieron a punto de combatir con los de nuestra Marina nacional en la campaña del Pacífico, sin que entonces pudiera presumirse que estaban destinados a chocar entre sí y a destruirse, cuando muchos de ellos ya existían entonces; debiendo hacerse constar, que entre los buques chilenos figuraba todavía nuestra apresada Conadonga, mientras que el Tornado, cogido a ellos, nos sirvió admirablemente en la campaña de Cuba para el apresamiento del insurrecto vapor Virginias, según pudimos ver en el artículo anterior.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 18 de Diciembre de 1904.

LA CARTERA DEL BANCO DE ESPAÑA

Se ha celebrado en el Salón de juntas del Banco de España la anunciada subasta para

enajenar 12.800.000 pesetas nominales en títulos de la Deuda Interior, serie F, al 4 por 100, y 4.715.000 pesetas en títulos de la serie B, a los tipos de 7715 y 7745, respectivamente.

Se han presentado 234 proposiciones, 172 para la primera y 62 para la segunda, importantes 29.500.000 y 2.740.000 pesetas, respectivamente.

Admitiéronse 81 proposiciones entre 7717 y 7731 para la serie F, y 27, entre las 7745 y 7759 para la serie B, quedando sin satisfacer los pedidos por valor de 7.050.000 pesetas de la primera de ambas series.

Las proposiciones para la subasta de títulos de la serie B suman 662.500 pesetas nada más, habiendo quedado sin cubrir, por lo tanto, 4.052.500 pesetas.

El resultado de esta segunda subasta no ha sorprendido menos que la primera por el gran número de postores a la serie F y el reducidísimo a la serie B.

REFORMAS MILITARES

El Ministerio de la Guerra.

El Real decreto relativo a la reorganización de la Administración central del Ejército, dispone lo siguiente:

«Artículo 1.º Constituirá la Administración central del Ejército: El Ministerio de la Guerra.

El Consejo Supremo de Guerra y Marina. El Estado Mayor central del Ejército.

La Dirección general de Cría Caballar y Remonta. La Inspección general de los establecimientos de instrucción é industria militar.

La Comandancia general del Real Cuerpo de Guardias Alabarderos. La Dirección general de la Guardia civil.

La Dirección general de Carabineros. La Comandancia general del Cuerpo y Cuartel de los Validos. El Visirio general castrense.

La Ordenación de pagos é Intervención general de Guerra. Art. 2.º Se suprime la Junta Consultiva de Guerra.

Los asuntos que le estaban encomendados, aparte de los que se atribuyen por Real decreto de 25 de Agosto último al Consejo Supremo de Guerra y Marina, pasará a ser de la competencia del Ministerio de la Guerra, con sus Juntas facultativas, y del Estado Mayor central, Dirección general de la Cría Caballar y Remonta é Inspección general de los establecimientos de instrucción é industria militar, en la forma que determina el presente decreto.»

Y respecto al Ministerio de la Guerra, entre otras cosas, dice: «Art. 3.º El Ministerio de la Guerra se compondrá de Subsecretaría y ocho Secciones, que se denominarán:

- Sección de Infantería. Idem de Caballería. Idem de Artillería. Idem de Ingenieros. Idem de Administración militar. Idem de Sanidad militar. Idem de Justicia y Asuntos generales. Idem de Instrucción, Reclutamiento y Cuerpos diversos.

Tanto la Subsecretaría como las Secciones se dividirán en Negociados. Art. 4.º La Subsecretaría estará a cargo de un General de división, y al frente de cada Sección habrá un General de brigada en seis de ellas y asimilados a este empleo en las de Administración y Sanidad militar.»

DESDE LAS PALMAS

LA JUNTA DE PUERTO

Ya se ha remitido a la superioridad, perfectamente informado por autoridades, compañías navieras y Cámara de Comercio, el expediente mandado formar, por la Dirección General de Obras Públicas, con motivo de la petición que ha hecho este Ayuntamiento para crear aquí una Junta de puertos, de importancia indiscutible para nosotros, teniendo en cuenta los medios con que estas colectividades cuentan, para mejorarlos, y los recursos que el Estado ofrece para llenar la importante misión que se les confía.

Las obras actuales del puerto falta completarlas con otras, como los muelles de ribera que proporcionarán unos mil metros de línea de atraque; el dragado de una parte que hoy no se aprovecha por su escaso fondo; colocación de grúas y aumento de boyas, y muy principalmente el ensanche del antepuerto que es poco abrigado y pequeño para el considerable número de barcos que lo frecuentan y que van en constante aumento. La necesidad de esta ampliación ha sido reconocida por la superioridad, que desde hace tiempo tiene ordenado a la Jefatura de Obras Públicas la redacción un ante proyecto.

Además; la conservación de las obras existentes, y de las que se ejecuten en adelante requiere personal y recursos con que hoy no se cuenta.

La escasa consignación destinada a este objeto se invierte en personal de guardamuelle, pequeñas reparaciones y alumbrado, reducido a unos cuantos faroles de petróleo.

No hay talleres, herramientas ni maquinaria para el caso de que se produzca alguna gruesa avería a consecuencia de temporales: falta también personal facultativo bastante para que, sin desatender los servicios de las demás obras públicas de la provincia, pueda formar, con la urgencia necesaria, el estudio y presupuesto de la reparación, y no hay en los presupuestos del Estado consignación para realizarla de momento, resultando, por consiguiente, aumentada la avería y con ella la probabilidad de un mayor desastre.

Esto viene a demostrar la conveniencia y utilidad de la creación de la Junta de obras del puerto de Las Palmas, que con iguales medios que las demás de su clase, atendería a sus fines, que son: mejora, conservación é reparación del puerto, organizando y dirigiendo, además, los servicios indispensables para la policía y uso público del mismo, según determina el reglamento de 17 de Julio de 1903.

Los recursos con que habría de contar la Junta del puerto de Las Palmas, cuya creación ha pedido, como hemos dicho, este Ayuntamiento, serán los que utilizan las demás Juntas creadas en España, y una subvención del Gobierno proporcionada a la importancia del puerto y de las obras que han de ejecutarse conservarse.

Por seguro tenemos que el ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, accederá a la patriótica petición que se le hace, y que tanto habrá de beneficiar a Las Palmas.

DESDE WASHINGTON

30 de Noviembre.

Ha sido de lamentar el que, por ahora, no se haga la paz entre Rusia y el Japón: Rusia no quiere hacerla mientras no haya dado un golpe a los japoneses que le devuelva su prestigio militar; y se siente tanto más dispuesta a seguir esta conducta, cuanto que, para ella, la situación financiera se presenta despejada.

Es un hecho cierto y digno de atención, que la guerra no ha inspirado a los rentistas y a los bolsistas franceses la menor desconfianza hacia el crédito de Rusia. Cuando, a poco de rotas las hostilidades, bajaron los valores rusos, por maniobra de los especuladores, los capitalistas franceses se apresuraron, no a vender, sino a comprar. Estaban cargados de ese papel; pues se cargaron más de él. El éxito que ha tenido la reciente emisión de bonos del Tesoro ruso, a 5 por 100, es un dato significativo. Se ofreció al público al precio de 430 francos por cada título de 500 francos; y están, ahora, esos bonos a 250 francos. Esto es confianza.

Los balances del Tesoro ruso y los del Banco Imperial ponen de manifiesto que si Rusia en lo militar no estaba preparada para la guerra —que no esperaba tan pronto— en lo financiero tenía toda la preparación necesaria. Los recursos del Tesoro ascendían a 160 millones de pesos, a los cuales hay que agregar lo producido por el último empréstito hecho en Francia. La existencia de oro, incluyendo los créditos extranjeros, era de cerca de 600 millones de pesos. El Banco Imperial tiene en reserva 240 millones de pesos en billetes; es decir, que puede emitir esa cantidad y añadir a la emisión actual, sin salirse de los límites legales impuestos a la circulación fiduciaria.

Pero ¿cuánto cuesta la guerra? Según cálculos de la administración rusa, 640 millones de pesos cada dos años. En París se da importancia al hecho de que la mayor parte del dinero gastado en la guerra se queda en Rusia: con lo que no sale mucho capital del país y se evita la depreciación del cambio ruso. También se señala la circunstancia de que en estos últimos diez años, los presupuestos rusos han tenido sobranes, si bien se reconoce que la actual contienda ha perjudicado algo a los negocios, se niega que haya causado una gran perturbación en la actividad comercial.

Acaso, en estas opiniones francesas, se fuerza un poco la nota optimista; pero ese optimismo tiene base, mientras que carece de ella el criterio pesimista exagerado de la prensa inglesa, y de algunos periódicos americanos, que van a ramolear de aquella guerra, por no tomarse el trabajo de pensar. En París se dice —y estos son números— que, aun en el caso de necesitar Rusia pagar treinta ó cuarenta millones de pesos más al año, por la deuda contraída para proseguir la guerra, esa no será una carga insostenible para una nación que tiene un presupuesto ordinario de mil millo-

nes de pesos. Rusia, en estos últimos años, ha tomado mucho dinero prestado; y esto no ha sido un mal, sino un bien; no es prueba de desbarajuste, sino de rigor económico; porque ese dinero no se ha destinado a pagar trampas ni armamentos, sino a la construcción de ferrocarriles; y con los 1.500 millones de rublos, importe de los sobranes de los presupuestos ordinarios en diez años, también se han construido nada menos que 15.000 millas de línea férrea.

De modo que el imperio ha hecho ferrovías con dinero prestado y con dinero propio; y al mejorar sus comunicaciones, y al fortalecer su vida industrial, se ha puesto en mejores condiciones para pagar su Deuda.

Y por todo esto, el gobierno ruso encontrará en el mercado de París el dinero necesario para prolongar su lucha con el Japón; y lo encontrará sin dar garantías especiales. Se cree que, hasta 1905, no hará empréstito y que, entonces, lo hará a un precio no mucho más oneroso que el de la reciente emisión de bonos, 5 por 100. Este estado de ánimo del capital francés es, hoy, uno de los grandes obstáculos a la paz, puesto que permite a los rusos prolongar la guerra otro año más.

X. Y. Z.

CUENTO

El secreto de Polichinela.

«El secreto del Polichinela! ¿Cuánto hubiera dado yo cuando niño y cuánto daría hoy mismo por conocerlo! Gracias a este secreto, logró Polichinela sobreponerse siempre al imperio de la ley, burlar a sus acreedores y hacer un viaje al infierno en busca de la hermosa Proserpina.

En la tenebrosa mansión inauguró una serie de aventuras, que luego prosiguió sobre la faz de la tierra. Después de haber permanecido por espacio de algunos meses en el infierno, Polichinela, acompañado de Proserpina, se internó en un corredor subterráneo, antiguo respiradero de un volcán apagado, por cuyo cráter logró salir a la superficie de nuestro planeta.

Los fugitivos fueron a parar a la cumbre de una montaña, a cuyos pies se extendían vastísimas llanuras. Sentados sobre la yerba vieron, de hermosos campos cubiertos de mieses, de flores y de árboles frutales, y en medio de aquel espléndido panorama una ciudad de brillante y poético aspecto.

A lo lejos palpaba el mar, sin un buque, sin una sola vela, y acto continuo comprendió Polichinela que se encontraba en una isla desconocida por los navegantes. Proserpina se había echado a llorar.

—¿Qué tienes, hija mía? —Nada. —¿Te desagrada el país? —No; pero quisiera reinar en él. —¿Quieres ser reina? —Sí. —Pues lo serás y yo seré rey. Me gusta la idea y voy a ponerla en práctica cuanto antes.

—¿Y qué piensas hacer? —¡Ah, hija mía, ese es mi secreto! Proserpina enjugó su llanto y apretó sobre sus sienes la corona que ceñía, mientras Polichinela empuñaba la porra que acababan de construirle en el infierno, y asidos del brazo emprendieron el camino de la ciudad.

Salieron a recibirles varias diputaciones con bandas de música al frente, pues un pastor que, oculto detrás de una roca oyera el diálogo, había corrido a divulgar por la población que en la montaña se encontraba en aquel momento un ser sobrenatural que poseía un secreto y deseaba ser rey para labrar la felicidad de los habitantes de la isla.

Los moradores de aquella deliciosa tierra eran dichosos desde tiempo inmemorial, y no tenían necesidad alguna de apelar al secreto de Polichinela. Pero como todos los pueblos se parecen, la maldita curiosidad los perdió. —¿Cómo es eso!— exclamó el rey, cuya proclamación se había realizado en el acto. —¡No sé cómo no os avergonzáis de vivir en el estado en que os halláis! Sois iguales y libres y estáis unidos; os alimentáis con los productos de la tierra, fraternalmente distribuidos; no tenéis enemigos y amáis a las mujeres que os aman. ¿Cuánta estupidez! Pero, afortunadamente para vosotros, la Providencia me ha enviado en compañía de mi esposa, para que termine semejante desbarajuste.

mismo el mismo riesgo ó casi menos que quedándose él fuera. Al fin consintió y ambos llegamos al cobertizo sin que nadie nos viera; nos echamos pero yo no pude dormirme en largo tiempo porque deseaba ver a O'Brien primero entregado al sueño. Entao y salió diferentes veces, durante las cuales yo fingí estar dormido; llovía á torrentes; al fin se echó de nuevo y en pocos minutos prendido por el cansancio natural, se durmió tan profundamente, que estuvo roncando tanto que yo temí que alguno nos oyera; entonces me levanté y me puse de centinela, echándome y durmiéndome á ratos y volviéndome de cuando en cuando á la puerta.

ahora bien, Pedro, me parece que los vestidos del hombre me vienen a mí y que los de la muchacha (pobre criatura; que bonita está todavía aun muerta) le vendrán á usted, todo lo que tenemos que hacer es detenernos por algunos días y aprender á andar en zancos y en seguida saldremos.

O'Brien entonces, con alguna dificultad despojó el cadáver el hombre de su chaqueta y pantalones y le enterró entre la nieve; la pobre muchacha fué despojada también de su vestido y jubón con toda decencia. La enterramos, recogimos los vestidos y los zancos, y nos fuimos á otra parte del bosque, donde encontramos un sitio bastante abrigado, y comimos de nuestras provisiones.

Como no debíamos caminar aquella noche, preparamos nuestra cama; separamos la nieve y nos recogimos lo mejor que pudimos, aunque sin fuego; pero el tiempo era espantoso.

—Pedro, dijo O'Brien, estoy triste; beba usted; y me alargó el frasco de aguardiente que siempre estaba bien provisto; beba usted bien, Pedro.

—Si bebo mas, me voy á marear. No importa, beba usted mas; estos pobres diablos han perdido su vida por dormirse entre la nieve.

Pedro, dijo O'Brien levantándose de pronto, no dormirá usted aquí; síganme usted.

En vano me opuse, era casi de noche y me condujo á la aldea cerca de la cual encontré una especie de cobertizo.

—Pedro, dijo, aquí hay un abrigo, duerma usted y yo haré centinela. Ni una palabra, échese usted á dormir inmediatamente.

Hicelo así y en pocos minutos me quedé dormido, porque estaba extenuado de cansancio y muerto de frío.

Por espacio de algunos días había estado andando toda la noche y de día habíamos tenido un descanso muy corto.

Con cuánta ansia deseaba yo tener una cama bien caliente con cuatro ó cinco mantas.

Al rayar el día, O'Brien me despertó, había estado de centinela toda la noche y parecía muy fatigado.

—O'Brien, le dije: ¿está usted malo? —No tal, pero he vaciado el frasco del aguardiente, y esto no me conviene, por lo cual es preciso remediarlo.

Volvíamos al bosque en medio de una niebla espesa y húmeda, porque el viento había cambiado y el hielo se había roto. El deshielo era todavía peor y sentimos mas frío.

O'Brien insistió en que yo durmiera bajo el cobertizo, pero en toneos yo me negué positivamente diciéndole que no lo haría si él no dormía también, recordándole que haciéndolo los dos dentro, corríamos el

El discurso del rey fué acogido con las siguientes aclamaciones: —¡Viva Polichinela y su secreto! ¡Viva la reina Proserpina!

A los pocos días había dotado Polichinela á los habitantes de la isla de todas las instituciones que constituyen la grandeza y el orgullo de las naciones civilizadas. Polichinela repartió los terrenos, artes de propiedad común, reservándose los mejores para distribuirlos entre los que tenían la nariz parecida á la suya, creando así una aristocracia á su servicio.

Acuñó moneda, reservándose el monopolio del oro y de la plata, y desde entonces los moradores de la isla corrieron la riqueza y á su pálida hermana la miseria.

Al cabo de algún tiempo estalló una revolución promovida por el hambre, pues ya los frutos de la tierra no pertenecían á todos, y Polichinela se vió obligado á fortificar la ciudad y á armar un numeroso ejército.

El rey dió la batalla á sus enemigos, y hubo muertos á centenares por una y otra parte. Las viudas y las madres lloraban á lágrima viva su infortunio. Pero los habitantes de la isla, embriagados por el olor de la pólvora y el ruido de los tambores, supieron desde aquel día lo que es la gloria.

Más tarde, en vista de que algunos soñadores se habían permitido insinuar que tal vez tenían razón las víctimas del hambre, Polichinela creó la institución de la horca, y todos los isleños se inclinaron ante la majestad del poder.

Bandeado por los dioses y temido de los hombres, gracias siempre al famoso secreto, el tirano pudo gobernar en paz durante muchos años, en unión de su amada Proserpina y de los tres hijos que ésta había tenido.

Cuando, llorando por su pueblo, iba Polichinela á exhalar el último aliento, se acercó al lecho mortuario el heredero del trono para preguntar á su padre en qué consistía su precioso secreto.

Polichinela abrió los ojos y exclamó con apurada voz: —¡Mi secreto! ¡Y yo me había olvidado de revelárselo antes de morir! Ahora mismo te transmitiré ese instrumento de mi poder, destinado á salvar á toda mi dinastía.

Y haciendo que se alejaron los grandes del reino que rodeaban el lecho, dijo al oído á su augusto vástago: —Mi secreto es sencillísimo, y consiste tan sólo en hacer creer á las buenas almas que en realidad lo poseo. Por lo demás, el tal secreto es una ficción inventada por mí para seducir y fascinar á estos pobres isleños, que tanto me aman y me respetan.

Paul Arens.

ENTIERRO DEL SEÑOR TOGORES

Ayer se celebró en Cartagena el acto de conducir al cementerio el cadáver del General D. Joaquín Togores, siendo numerosísimo el acompañamiento y ocupando las calles por las que pasó la comitiva un gentío inmenso.

Las cintas del fúnebre lo llevaban los Generales Concas, Ramos, Povil y Pastor, y constituían la presidencia los Generales Pedemonte y Aldave y el Alcalde de esta capital, figurando en el acompañamiento lucida representación del Ejército, Armada y clases civiles.

Un batallón de Infantería de Marina, con bandera y música, y una sección de caballería hicieron al cadáver los honores de ordenanza.

¡Descanse en paz!

Una mujer que sube al Himalaya.

La única mujer que ha subido á las alturas inexploradas del Himalaya es Mme. Bullock Workmann, una americana, casada con un eminente geógrafo y geólogo, al que ha acompañado en sus viajes para estudiar los glaciares desconocidos del Himalaya.

Ya en otras ocasiones los esposos habían subido al Mont Blanc y algunos montes de Suiza, familiarizándose así con los hielos y las nieves. Subir al Himalaya los seducía; hay en el alma de los exploradores un deseo constante de ver cosas que los demás no han visto, pasar de donde los demás no han pasado y poner el pie en donde no lo ha puesto ningún ser humano. La empresa está llena de fatigas y peligros. Acompañados de los guías, llegaban á caba-

CAPITULO XXIII

Animados por el éxito marchamos por medio de Francia sin tocar el suelo con los pies.—Me convierto en mujer.—Nos hacemos entriplios voluntarios.

—Al rayar el día llamé á O'Brien que se levantó inmediatamente. —Sin duda me he dormido, Pedro.

—En efecto se ha dormido usted y gracias al cielo, porque nadie podría sufrir la fatiga que usted ha sufrido por mucho tiempo y si usted cae malo ¿qué será de mí? De este modo pensaba yo todar la cuerda mas sensible.

—Bien, Pedro, pues que nada nos ha sucedido, es señal de que no hemos hecho mal en dormir. Ya he dormido bastante para la próxima semana.

Volvíamos al bosque, la nieve había desaparecido y la lluvia había cesado; el sol brillaba entre las nubes y pudimos tomar algún calor.

—Nos paseamos tan cerca del camino dijo O'Brien, porque encontraremos los cadáveres de esa pobre gente ahora que no hay nieve.

74 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA," PEDRO SIMPLE PRIMERA PARTE OBRA ESCRITA EN INGLÉS POR EL CAPITAN MARRYAT TRADUCIDA AL ESPAÑOL POR D. N. F. CUESTA

lo hasta la falda de la montaña, empezando a pie la ascensión. Varias veces han estado a punto de perecer entre las avalanchas...

Desde Ferrol

Del Departamento. Infantería de Marina.—Se pasaportó para Vigo en uso de licencia de Pascual al soldado Hilgino Taboada.

bunal militar, de cualquier clase y condición que sea. Firman esta enmienda los Sres. Silveira (D. Eugenio), Gasset (D. Rafael), Nocedal, Soriano, Burell, Boreas y Romero y Lombardero.

Los concursos celebrados el 10 del actual en la Comisaría de dicho establecimiento fueron adjudicados, el de las 9'20 a D. José Castro Villanar con la baja de 10'50 pesetas por 100...

Reunión del Gobierno. Anoche a las diez se reunieron en el domicilio del Sr. Maura todos los Ministros, permaneciendo en Consejo hasta las doce.

Del puerto de Barcelona.

La empresa naviera Compañía marítima Comercial de esta plaza ha adquirido un nuevo vapor de 3,400 toneladas, destinado al servicio de cabotaje, al que ha apellidado Ignacio Roca.

UN TORPEDERO RUSO EN EL FERROL. Ayer llegó de arribada al Ferrol, un torpedero ruso que trae las máquinas con averías.

El desgraciado se llamaba Ramón Puig Ferrer, de 37 años de edad y de estado casado. Tan pronto como echó anclas el Vicente Sanz, su capitán, D. J. Fábregas, puso el hecho en conocimiento de la dirección de Sanidad de este puerto...

EL TRÁFICO COMERCIAL Y LA SALUBRIDAD PÚBLICA. Desinfección y cuarentenas. El Imparcial, diario que ve la luz en la capital de Méjico, publicó hace algunos días un notable artículo sobre el tema que encabeza estas líneas...

Protestas contra una Real orden. Ha causado en Canarias gran alarma la Real orden de Hacienda prohibiendo la navegación interinsular a los buques de bandera extranjera...

EL levántase la sesión del Congreso, varios diputados republicanos dieron vivas a la República, que fueron contestados con nutridos vivas al Rey. A este incidente no se le ha concedido importancia.

Guerra ruso-japonesa.

Combates en la Mandchuria.—Los rusos rechazados. Paris 14. Del cuartel general del ejército japonés de operaciones en la Mandchuria telegrafían diciendo que a las dos de la madrugada del día 11, un destacamento ruso atacó a Peitaten.

EL levántase la sesión del Congreso, varios diputados republicanos dieron vivas a la República, que fueron contestados con nutridos vivas al Rey. A este incidente no se le ha concedido importancia.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Las juntas de obras de puertos. Los Sres. Lacierva, marqués de Casa Torres y varios representantes de juntas de obras de puertos, han celebrado una conferencia con el jefe del Gobierno para tratar del proyecto de reformas de la Armada...

EL levántase la sesión del Congreso, varios diputados republicanos dieron vivas a la República, que fueron contestados con nutridos vivas al Rey. A este incidente no se le ha concedido importancia.

Teatros.

Princesa. Anteayer lunes, primer día de abono a la compañía francesa de Polin y Paulette Darty.

renovaron en su mayoría los abonados a la última compañía francesa de Mounet Sully. Hoy miércoles, hasta las doce de la noche, se avisa a los pocos que no han pasado por Contaduría, que termina su plazo.

CRISIS TOTAL

Los constantes escándalos provocados en el Congreso por la política del Gobierno, y las justificadísimas y enérgicas protestas que aquélla ha levantado en todo el país, han producido, al fin, sus naturales efectos.

Atropellado por un tranvía. En Puerta de Moros fué atropellado por un tranvía el carretero Eduardo Fernández, de treinta y tres años, que resultó con una costilla rota y conmoción cerebral.

SUCESOS

Accidente desgraciado. Un repartidor de periódicos sufrió un accidente en la escalera de la casa número 15, de la calle de Atocha, siendo trasladado en grávido estado a la Casa de Socorro correspondiente.

NOTICIAS

El Ayuntamiento de esta Corte sacará próximamente a subasta el derribo, escombrado y aprovechamiento de materiales de los edificios que existen en los Jardines del Buen Retiro...

ESPECTÁCULOS PARA HOY

ESPAÑOL.—A las ocho y media.—(Moda).—La reina.—El flechazo. Tip. del FOMENTO NAVAL, V. 11.170.55



El Escudo de Barcelona

Preciados, 21 y 23.—MADRID

Temporada de Invierno

Se acaba de recibir en ropas hechas para caballeros y niños, cuanto pueda desearse en precios y clases tan elegantes como económicos.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 16 de Diciembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor Alfonso XIII, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para el Atlántico y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la Línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba e isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Diciembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor Manuel Calvo, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba e isla de Santo Domingo.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Diciembre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor Buenos Aires directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, 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 Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo Coro, Cardano, Trinidad, Güanta y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas.

El día 3 de Diciembre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor Isla de Panay, directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur 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 Noviembre saldrá de Barcelona, el 4 de Valencia, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor León XIII, 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. F. Villaverde, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando a Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

Línea de Fernando Póo.

El día 25 de Noviembre 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.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Avisos importantes.

Rebaja de los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30% en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 Abril 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

Servicios Comerciales.—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

Pastillas BONALD

Cloro-horo-sódicas con cocaína.

De eficacia comprobada por los señores Médicos para combatir las enfermedades de la boca y de la garganta. Tos, ronquera, dolor, inflamaciones, picor, aftas, ulceraciones, sequedad, granulaciones, afonía, producida por causas periféricas, fetidez del aliento, etcétera. Las pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron en su clase en España y en el extranjero.

ACANTHEA VIRILIS

Poliglicerosulfatada BONAL.—Medicamento Anti-neurasténico y antidiabético. Tonifica y nutre los sistemas óseo, muscular y nervioso y lleva a la sangre elementos para enriquecer el glóbulo rojo.

Frasco de Acanthea granulada, 5 pesetas. Frasco del vino de Acanthea, 5 pesetas.

ELIXIR ANTIBACILAR BONALD

(Thiocol cinamo-vanadito fosfo-glicérico)

Combate las enfermedades del pecho. Tuberculosis incipiente, catarros bronco-neumónicos, laringo-faríngeos, infecciones gripales, palúdicas, etc., etc.

Precio del frasco, 5 pesetas.

De venta en todas las farmacias y en la del autor, Núñez de Arce (antes Góngora), 17, Madrid. En Barcelona, Gigués, 5.

Influencia del poder naval en la Historia

por

F. A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

y D. GERARDO SOBRIN

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

Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.

PRECIO: 12.50 PESETAS

ASTILLEROS DEL NERVION

BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

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

EL DIARIO ESPAÑOL

Independiente, político y literario

Imprenta DEL Fomento Naval

Veneras, núm. 5 MADRID

Defensor de los intereses de Correos

Diario de la Marina

El Porvenir Postal

Organó oficial de los Dependientes de Comercio

EL DESCANSO DOMINICAL

Defensor de los intereses navales

Reb. y Admón. Veneras, núm. 5

En los talleres de este acreditado establecimiento, se confecciona toda clase de trabajos tipográficos, con rapidez, perfección y economía.

A los suscriptores de los citados periódicos se les otorgan precios más módicos de los consignados en la tarifa general.

Dolor de cabeza y neuralgias.

Desaparece con **ORANTINA-MORANT**. Los médicos le recetan porque no ataca al corazón, como la antipirina, ni congestiona el cerebro, como otros calmantes.

Una dosis, 0.25.—Caja con diez dosis, 2 ptas.—Farmacias.

Dirección general: Marqués de Urquijo, 23. Madrid.

La Calera

Carbones minerales servidos á domicilio.

Magdalena, 8, entr.—Tel. 532.

Antracita, número 3, quintal.....	3,00 pesetas.
Carbonilla de cok.....	2,25 »
Cok fuerte.....	3,50 »
Cok inglés de gas, hectolitro.....	3,00 »

Envíos á provincias de toda clase de carbones.—Especialidad en antracita para producción de gas pobre.

EXPLOTACIÓN: Peñarroya (CORDOBA)

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA (BARCELONA)

Carbones de las minas de Aller (Asturias).

Consumidos por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo, de Salamanca á la frontera portuguesa, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Madrid á Cáceres y Portugal y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías á vapor.

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO COMPAÑIA TRASATLANTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués, Diríjanse los pedidos á la:

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

O á sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 10, 2.º.—SANTANEFR, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJON, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CADIZ, D. Daniel Mac Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

Para otros informes y precios, dirigirse á las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACION 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, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPANIA

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.º Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmeals y Eynston.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

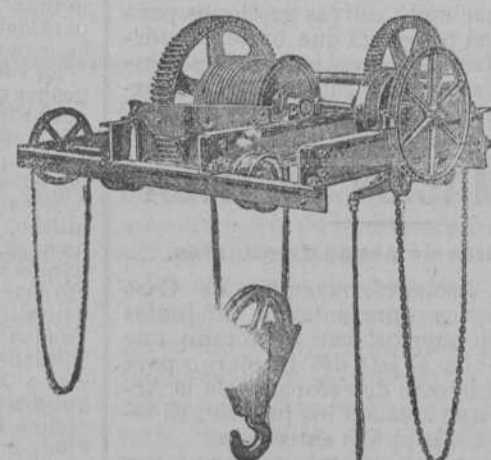
SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

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.



Schuchardt y Schütte

Máquinas y herramientas

BILBAO, Gran Vía, 29.

Especialidad: Instalaciones de talleres para construcción de buques, talleres mecánicos de todas clases.

Grandes existencias de máquinas y herramientas de precisión.

Novedad: Herramientas neumáticas para talleres mecánicos y labrar metales en general.

Pídanse catálogos.

ALMANAQUE BAILLY BAILLIERE

Pequeña Enciclopedia popular de la Vida Práctica

Un tomo de 500 pag., más de 1000 figuras y mapas en colores

Es ameno é instructivo

CONVIENE A TODO EL MUNDO

INTERESA A TODO EL MUNDO

PUEDEN SER LEÍDO POR TODO EL MUNDO

REGALOS

sorteados entre los compradores.

Participación gratis al billete de la Lotería de Navidad

En cartón 2 Pesetas

En piel 3 Pesetas

En rústica 1.º 50

En rústica 2.º 30

En rústica 3.º 20

En rústica 4.º 10

En rústica 5.º 5

En rústica 6.º 2

En rústica 7.º 1

En rústica 8.º 0.50

En rústica 9.º 0.25

En rústica 10.º 0.10

En rústica 11.º 0.05

En rústica 12.º 0.02

En rústica 13.º 0.01

En rústica 14.º 0.005

En rústica 15.º 0.002

En rústica 16.º 0.001

En rústica 17.º 0.0005

En rústica 18.º 0.0002

En rústica 19.º 0.0001

En rústica 20.º 0.00005

En rústica 21.º 0.00002

En rústica 22.º 0.00001

En rústica 23.º 0.000005

En rústica 24.º 0.000002

En rústica 25.º 0.000001

En rústica 26.º 0.0000005

En rústica 27.º 0.0000002

En rústica 28.º 0.0000001

En rústica 29.º 0.00000005

En rústica 30.º 0.00000002

En rústica 31.º 0.00000001

En rústica 32.º 0.000000005

En rústica 33.º 0.000000002