

Diario de la Marina

Año XXXVIII - Número 11.533

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Jueves 8 de Marzo de 1906

CALLE DE BARBERÍ, N.º 8.

Segunda edición

Servicios marítimos

Los dos servicios marítimos más importantes, que para mayor garantía del Estado presta la Marina de guerra en casi todas las naciones, son los de la vigilancia de la pesca y represión del contrabando; que en España hay que reconocer están muy desatendidos.

Tanto uno como otro requieren, para su buen cumplimiento, buques de especiales condiciones para la navegación costera y de suficiente andar a fin de que los contrabandistas no puedan burlar su persecución ni los contraventores de la ley infringir ésta en daño de los intereses del Tesoro y de la pública riqueza.

Las necesidades de las últimas guerras coloniales apartaron de estos servicios, tan importantes, buques, que, después no han podido ser reemplazados; antes al contrario, desde entonces las fuerzas guardacostas sufrieron mayor reducción con el famoso decreto de los desguaces, que hizo retirar del servicio embarcaciones que eran de indiscutible utilidad para esas comisiones.

Por esas y otras causas, la vigilancia del litoral está bastante debilitada, y a todas horas y en todo momento la rivalidad entre los pescadores de diferentes artes en las rías gallegas pone de manifiesto la falta de elementos para reprimir los abusos que se cometen a flote con tal motivo.

Semejante deficiencia demanda urgente remedio, tanto para que dentro de la ley puedan desarrollarse pacíficamente las industrias pesqueras que contribuyen en primer término al abaratacimiento de las subsistencias, cuanto para impedir que los intereses del Erario sean defraudados.

Sería oportuno a tal objeto, dedicar para la adquisición de lanchas y cañoneros guarda-costas, los devengos por derechos y arrendamiento de pesquerías fijas.

Esta resolución conjuraría rápidamente los conflictos que continuamente surgen en el litoral entre pescadores que defienden su respectiva industria.

Además, destinando al fomento de la pesca sus propios recursos, se resolverían muchas dificultades y se entraría de una vez en la normalidad de estos servicios tan importantes, y así se evitaría que para la vigilancia de la pesca hubiese que apelar, como ya ha ocurrido varias veces, a buques como los desroyers, que no solo no sirven para ese objeto, sino que se averían y dejarían mucho sacándolos de su peculiar exclusivo cometido.

Cuanto se haga por regularizar el servicio de vigilancia de la pesca y represión del contrabando, es lo mismo que engrandecer la industria de mar, una de las más dignas de respeto en España y también de las más desatendidas; y no se comprende cómo no se piensa, de una vez, en solucionar esas deficiencias que tan onerosas resultan para el Tesoro público y tan perjudiciales para la producción nacional.

Esperamos que los Ministros de Marina y de Hacienda, puestos de acuerdo sobre tan importante asunto, llegarán rápidamente a un acuerdo práctico que ha de acoger muy favorablemente la opinión pública.

Es una reforma que se impone.

OCEANOGRAFÍA

Mapa batimétrico de los Océanos

En el Congreso internacional de Geografía de Berlín reunido en 1899 se nombró una Comisión encargada de trazar el mapa batimétrico de los Océanos.

Dicha Comisión tuvo sesiones en Wiesbaden en Abril de 1903 bajo la presidencia del Príncipe de Mónaco y discutió las condiciones de una memoria que se había redactado acerca del carácter internacional que debía tener la obra cartográfica proyectada.

Era preciso acordar los términos o vocablos más convenientes, el sistema de proyección preferible y los caracteres más comprensibles para todas las nacionalidades, así como determinar la sinonimia en las principales lenguas europeas de las palabras referentes al suelo sumergido.

El Príncipe de Mónaco, aceptando las conclusiones de la Comisión decidió empezar inmediatamente el trabajo y distribuyó sus diferentes partes entre los individuos de aquella.

La escala es de 1: 10.000.000. Todas las medidas corresponden al sistema métrico; los sondeos se indican también en metros. Las isobatas expresan distancias entre sí de 200 metros cerca del litoral, de 500 metros en profundidades medias y de 1.000 metros en las mayores. El meridiano adoptado es el de Greenwich.

El mapa tiene 16 hojas en proyección Mercator y ocho hojas polares en proyección gnomónica sobre dos planos paralelos a los planos tangentes respectivamente al Polo Norte y al Polo Sur.

Las sondas se marcan con un punto negro o una cruz según los casos; llevan un número de orden que corresponde a la serie de citas en que se indican la población que ha servido de base a la cartografía, el nombre del autor del trabajo, las coordenadas del sondeo y otros datos complementarios.

Las isobatas, ofrecerán ciertamente numerosas lagunas puesto que se trata de un trabajo general y faltan aún datos en muchas regiones, pero todo se irá completando conforme se vayan haciendo nuevos estudios y observaciones.

El mapa se edita bajo la dirección del Príncipe y del almirante de navío Sr. Carlos Sauerwein, en el Museo oceanográfico de Mónaco. Se hace en dos ediciones, una en negro y blanco con tinta *hístre* en las tierras, y otra de color azul en el mar, en once tomos desde el blanco para profundidades menores de 200 metros hasta el azul muy oscuro para las de 9.000 a 10.000 que son las mayores conocidas.—X.

ECOS NAVALES

Inglaterra

Se ha presentado ya al Parlamento el proyecto de presupuestos para la Armada inglesa durante el presente ejercicio.

Los gastos totales del presupuesto ascienden a 31.869.500 libras esterlinas.

El 1.º de Abril próximo se encontrarán en construcción seis grandes acorazados, 10 cruceros acorazados, 12 contratorpederos guardacostas, cinco contratorpederos de alta mar, un contratorpedero rápido, capaz para navegar a una velocidad de 41 millas por hora, un yate real y 15 submarinos.

El acorazado "Dreadnought" estará en disposición de prestar servicio a primeros del próximo año.

Desde 1.º de Marzo de 1905 a 31 de Marzo del actual habían sido agregados a la poderosa flota británica; 3 acorazados, 3 cruceros acorazados, 2 cruceros de segunda clase, 8 avisos, 16 contratorpederos, 13 submarinos y un buque carbonero.

El Almirantazgo retira todas las subvenciones a las diferentes compañías de navegación, dejando solamente las que disfruta la Compañía Cunard, cuya flota está a disposición de la Marina de guerra y las concedidas a los vapores del "Canadian Pacific".

AFINIDADES ANGLO-HISPANAS

Podrá no existir fundamento para los rumores de una inmediata alianza hispano-británica, pero no cabe negar que la opinión pública en Inglaterra y España están admirablemente dispuestas para ello.

Activos correspondientes que saben pulsar con discreción la opinión internacional, transmiten desde París impresiones tan favorables a esa alianza, que casi pueden tomarse como garantía de que se realizará.

"La Gran Bretaña y España unidas! ¡Giertamente que hace diez años esto habría parecido un sueño, y sin embargo, en el concierto de intereses continentales" y marítimos, esa alianza, entonces como ahora, es la más racional y más conveniente a las perspectivas europeas.

Y desde el momento en que Francia, borrando sus antagonismos tradicionales con Inglaterra, se echa en brazos de la orgullosa Albión para compensar en la amistad británica el quebranto moral de su alianza con Rusia, el ingreso de España en las armonías británicas tiene una trascendencia que en vano se trataría de ocultar.

(Con y sin poderío marítimo España es la reina y señora de la zona marítima del Sudeste europeo, el sitio más privilegiado por el movimiento comercial, por la topografía mundial, por el clima y por la riqueza espontánea por mar y por tierra.

España, desprovista de fuerza militar y naval, no puede constituir un peligro para el alto equilibrio de la política internacional; pero en cambio su aislamiento, dentro de su debilidad, no es sólo perjudicial, sino emparazo para la obra directiva de la Europa civilizada y comercial.

Constituye la nación española un factor importantísimo para los desenvolvimientos africanos que reservan tantas sorpresas al espíritu emprendedor del comercio europeo y que están llamados a producir una transformación radical en el régimen colonial.

Si los rumores que los correspondientes indicados transmiten desde París, relativos a una alianza anglo-española, no son los que en términos cancelarescos se denomina *en ballon d'essai*, tienen todo el aspecto de una aspiración general que responde a una necesidad moral incontestable.

Esa alianza, según las impresiones de la prensa internacional, permitirá a nuestra Patria desenvolver sus riquezas agrícolas y mineras, asegurando la integridad de nuestro territorio y nuestras posesiones.

Pero además serviría de baluarte firmísimo a los intereses comerciales de toda Europa, porque el Mediterráneo, el Estrecho de Gibraltar y la costa occidental del África adquirirían un carácter de neutralidad sin el cual el equilibrio internacional europeo sería siempre una aspiración y no una realidad.

España puede y debe aceptar esa alianza, no solo porque está ahora en inmejorables condiciones para sostenerla, sino porque disparará celajes sombríos que se ciernen en el horizonte de nuestra libertad e independencia continental, nacidos de la riqueza y situación de nuestros archipiélagos que requieren siquiera una sombra de poder que los integre.

MARINA MERCANTE

Personal y material

El personal y el material son los dos factores esenciales en toda organización marítima, ya sea militar, ya sea mercante. Concretándonos a la última dígramos que el personal correspondiente a un vapor de 2.100 toneladas de arqueo bruto en los bu-

ques ingleses, alemanes, italianos y griegos, es de 20, 24, 22 y 18 hombres respectivamente, mientras en los franceses es de 30.

En estos es obligatorio que las tres cuartas partes de la dotación sea nacional; y respecto a la alimentación que en los ingleses puede calcularse en 1'76 francos diarios por cabeza es: de dos francos en los franceses; 1'40 en los alemanes y un franco en los italianos y griegos.

En cuanto a los buques de vela la diferencia es, por término medio, de 1,25 en todos menos en los franceses que es de 1'75. La mayor parte del coste superior de la alimentación en los buques franceses, obedece al suministro habitual de vino en las comidas, que es de 75 centilitros diarios para los marineros y de litro y medio para los fogoneros.

La obligación que impone el Código de Comercio a los armadores franceses respecto a enfermedades y reparación de las dotaciones, eleva a 1,95 francos por tonelada los gastos anuales que paga el armador por los expresados conceptos, incluso el de la Caja de ahorros, gasto muy superior al de las otras Marinas, que como tarifa media solo es de 0,95 por tonelada.

Respecto al material, puede calcularse en números redondos en 31.500 francos el aumento de gasto que un vapor del indicado arqueo produce en Francia, por el solo concepto de cambio de calderas; pero como la importación de material para reparaciones paga derechos de Aduana, el gasto anual de un buque del tipo indicado, es de unos 1.800 francos; lo que es preciso tener en cuenta para el establecimiento de la prima de compensación de armamento.

INNOVACIONES

Los leones del escudo

Los simpáticos cuanto airoso leones heráldicos de nuestro escudo nacional están, como diría el comentarista de marrás, que tocan el cielo con las manos, y no digo con las garras porque ya el león hispano carece de ellas, pues hace mucho tiempo que tiene limadas las uñas y se le señalan los nuevos a través de su pelaje baquetado y encallecido.

Si, amabilísimos lectores; esas nobles fieras del escudo hispano, están indignadas con la noticia de que un elocvente y erudito representante del país, que comienga, y desde luego confiesa, en los partidos retrogrados, trata de pedir, cuando venga a pelo, la reforma del escudo de España, que sigue impertérrito, ¡oh escudo! desde los tiempos de Felipe V.

A los leones heráldicos les importa un rábano que los ractados y las rinas de los Farnesios y Saboyas que nada tienen que ver, según los técnicos, con la constitución geográfica de la monarquía hispana, se quiten o se conserven, así como que se ponga el 8 andaluz, ó por mejor decir, bético, entre una negación y una nota musical.

Lo que a dichos señores leones les encorrea, es pensar que para meter en el escudo patrio el No-8-Do sevillano, será preciso estrechar los símbolos, reducir el casillero nacional ó quizás arrojarse de él algún casullito ó algún rey de la salva, de esos que están con las manos en alto y el rabito arqueado como disponiéndose a bailar la *matibachies*.

Como «perros viejos» es un decir, los tales leones se llaman a engaño y dan la voz de alarma a los demás chirimibolos y símbolos del escudo patrio para que no se dejen deslustrar con las halagadoras insinuaciones del diputado de autos, que son pretexto del No-8-Do andaluz, lo que busca es colar, sino de matute, poco menos que de sorpresa, la respetable, veneranda y castiza cruz de la Victoria de Asturias.

La que andará con tapujos Pón gas desde Juega la cruz sagrosanta, emblema de la reconstitución española, donde bien parezca y nadie dirá que ni mus; pero andar con escarrosos y disquisiciones históricas para poner en mal lugar atributos antiguos del escudo nacional, más que contraproducente resulta cursi, y que perdona el gran orador a quien se sueña el milagro de esta iniciativa.

Signan los castillos, no en el aire, sino en el escudo nacional; continúan los gatos esmirriados, vulgo leones coronados, bailando la *matibachies* en el emblema de la patria; perduren las barras catalanas y aragonesas; no se omitan las cadenas de Navarra, símbolo del triunfo en las Navas de Tolosa; siga el emblema granadino, que más parece una adormidera; y a las de los reñuerdos y las armas de los Farnesios y de los Saboyas, colóquese la cruz de Palayo y de San Fernando, pues con ello, el escudo nacional será más esplendoroso y refulgente.

Pero díganse las cosas claras; y al pan, pan, y al vino, vino, y supuesto que ahora va a haber ocasión y oportunidad de hacer esas mudanzas y contraranzas, sea por asentimiento unánime de todos y no por iniciativa de un reaccionario talentado, a quien sí hay que admirar y aplaudir por sus grandes merecimientos, no se le puede dejar que lleve la voz cantante en un asunto que nos corresponde a todos, altos y bajos; muertos y vivos; pequeños y grandes.

Esa iniciativa hágala suya quien pueda y deba y tenga autoridad suficiente para ello, y con cruz de la Victoria de Asturias ó sin ella con el No-8-Do sevillano ó sin él la patria española del siglo XX no ha de ser más grande ni más chica por ello; pero al menos que no se pongan foscas nuestros leones heráldicos sin uñas y dentados que creen y temen que de lo que se trata es de echarlos de su covacha heráldica.

Abel Imart

POLICÍA NAVAL GERMANICA

Ha sido aprobado ayer en el Reichstag el proyecto del Gobierno alemán para el aumento de la escuadra, sin graves entorpecimientos ni dificultades, lo que demuestra con indiscutible elocuencia, que la opinión y el Parlamento están en Alemania completamente persuadidos de que solo por el mar puede mantenerse la grandeza del imperio germánico.

A juzgar por la sucinta nota telegráfica que transmite esa resolución, los nuevos gastos aprobados se refieren especialmente al aumento de desplazamientos de las unidades de combate que están en construc-

ción y a los créditos para construir dos grandes acorazados de 18.000 toneladas, un crucero de 15.000 y seis nuevos cruceros que se destinan a reforzar las escuadras coloniales.

Si no hay error de transmisión la construcción de esos dos acorazados de 18.000 toneladas de desplazamiento, indica que los alemanes están dispuestos a disputar y defender la supremacía del mar a los ingleses, y es una contestación a la construcción del acorazado inglés de igual desplazamiento.

Alemania ó Inglaterra siguen el mismo sistema para conservar su fuerza y su influencia en la política mundial, y es la de engrandecerse por el mar. Anterior a la Gran Bretaña la que duplicaba sus unidades por cada unidad que se construía en el extranjero; ahora es Alemania la que sigue ese mismo procedimiento respecto a Inglaterra.

Naturalmente, eso supone enormes sacrificios, sacrificios extraordinarios, pero ni la opinión ni el Parlamento alemán se inquietan por ello, y es porque están persuadidos de que esos gastos tienen su compensación espléndida en la extensión del comercio y en el aumento del tráfico que determinan mayor volumen en la producción.

Esa es, díganse lo que se quiera, la buena política; y para comprobarlo no hay más que considerar el desarrollo incommensurable que en pocos años ha adquirido el tráfico marítimo alemán. Cada día se establecen nuevos servicios y líneas de navegación germánicas en todos los mares y en todas las latitudes del planeta.

¿Sería eso posible sin el cimiento de un sólido poder naval, sin la virtualidad y eficiencia de una flota militar en armonía con esos desenvolvimientos comerciales? En modo alguno.

Alemania ha operado su transformación marítima en muy pocos años; y el esfuerzo del emperador Guillermo en mantener su escuadra a la altura de Inglaterra ha sido coronado del éxito más brillante. Si así no fuese, no habrían podido detener en Marruecos el avance francés ni la influencia británica.

Y lejos de empobrecerse y aniquilarse el país germano con esos sacrificios, se robustece y tonifica; pues nada hay que ponga en circulación la riqueza de un país como la industria marítima en su doble aspecto militar y comercial.

Esa resolución del Reichstag autorizando nuevos gastos para el aumento del poder naval alemán es indicio seguro de que Alemania sigue una política marítima de verdad y con decisión.

EXTRANJERO

FRANCIA

Los sucesos de Besochepe de que dábamos cuenta ayer, han producido acontecimientos políticos de la mayor importancia.

Suscitada de nuevo en la Cámara la discusión acerca de la formación de los inventarios en las iglesias, en la que intervinieron Briand, autor de la ley separadora, Lemere, Disbief y Ribot, Mr. Peret presentó una orden del día expresando que el Gobierno debía proseguir sin debilidad en la ejecución de la ley separadora y entonces el Presidente del Consejo de ministros Mr. Rouvier planteó la cuestión de confianza, pidiendo la adopción de la citada orden del día.

Voteada la proposición de Peret, es decir, la proposición de confianza fue desechada por 273 votos contra 234.

Los ministros abandonaron en el acto el salón de sesiones, después de haber presentado Mr. Rouvier la dimisión de todo el Gobierno.

El grupo socialista es el que decidió el resultado de la votación, haciendo el juego de la derecha y separándose del Gobierno por cuestiones electorales.

La crisis ministerial ha producido grande emoción pública, pues para nadie es un secreto las grandes complicaciones de política exterior que en estos instantes pueden surgir para Francia, y nadie tampoco desconoce que los elementos que han derrotado al Gobierno en la Cámara no pueden proporcionar a Mr. Fallières ninguna solución política de importancia que pueda significar la menor rectificación de dogma y procedimiento en la política general de Francia. Por esto mismo en todos los cálculos políticos de pronóstico de futuros Gobiernos que se vienen lanzando desde ayer, se cuenta siempre con la cooperación personal de Rouvier para la cartera de Negocios Extranjeros y de Briand para la de Interior.

Se habla también de un gabinete radical socialista con Millerand y Clemenceau.

La candidatura del ministro Bourgeois es la que cuenta con mayor número de creyentes y partidarios.

Últimas noticias dan cuenta de los desórdenes ocurridos en Reims al hacer el inventario de la catedral.

Tuvo que intervenir la fuerza pública, habiendo habido gran número de muertos y contuso y tenido que practicar nuevas prisiones.

RUSIA

El Czar ha publicado un manifiesto anunciando los trabajos legislativos de la Duma cuya apertura presidirá y del Consejo del Imperio que tienen iguales atribuciones.

Los proyectos de ley deberán ser sometidos a estas asambleas y no obtendrán la sanción imperial si fueran rechazados por cualquiera de ellos.

MATRIMONIO REGIO

Dicen de Berlín que el rey Federico Augusto de Sajonia, contraerá en breve matrimonio por lo que fue recientemente a Roma con objeto de obtener licencia del Papa.

CRISIS EN SERVIA

El Gobierno presidido por Stoyanovich ha presentado la dimisión al rey Pedro.

MARINA ALEMANA

La Comisión de Presupuestos del Reichstag ha aprobado a pesar de la oposición de los socialistas el proyecto del Gobierno para el aumento de tonelaje de los buques en construcción y la concesión de créditos para construir dos acora-

zados de 18.000 toneladas, un crucero de 15.000 y seis nuevos cruceros que se destinan a las escuadras de los mares extranjeros.

Los destinos civiles

Escandalosos y hasta inhumanos resultan los abusos de que vienen siendo víctimas los sargentos, que en uso del legítimo derecho que la ley les concede, solicitan el desempeño de destinos civiles.

No hablemos del sinnúmero de destinos de esta clase que ilegalmente se conceden a los paisanos sin previamente sacarlos a concurso entre los sargentos.

Mucho más censurable y digno de correctivo es el procedimiento a que se apela en algunas dependencias para privar a aquellos modestos servidores de la Patria de los destinos que al amparo de la ley obtuvieron. Uno de los que más recientemente han sido perjudicados, es un veterano sargento de Infantería de Marina.

Obtuvo este, con arreglo a la ley de destinos civiles, colocación en determinado Ayuntamiento, y esto que pudo y debió ser la consolidación de su porvenir vino a ocasionar su ruina, pues a los pocos meses de desempeñar el destino fué declarado cesante, en unión de otros compañeros, quedando en la mayor miseria y sin medio alguno de ganarse la vida, puesto que tampoco le queda el recurso de reingresar en su Cuerpo.

La angustiosa situación en que el sargento de referencia ha quedado, llega hasta el extremo de que para evitar que él y su mujer e hijos perecieran de hambre, los jefes y oficiales de Infantería de Marina destinados en Madrid tuvieron que acudir en su socorro por medio de una suscripción.

Y como estos hechos se vienen repitiendo con lamentable frecuencia, creemos llegado el momento de que el Gobierno tome cartas en el asunto para exigir que la mencionada ley de destinos civiles se cumpla, prohibiendo que se separe a los sargentos de los que con arreglo a ella obtengan sin la previa formación de expediente, en el que se justifique la escabiosa si para tan extrema resolución hubiera motivo.

El porvenir de las turbinas

En un discurso presidencial a los miembros del Instituto de Ingenieros Navales en Londres, Mr. Parsons expuso por tema «El pasado, presente y probable porvenir de las máquinas marinas». Al desarrollar este asunto tan interesante, hizo notar que habían transcurrido 136 años desde que James Watt enunció los verdaderos principios que rigen la acción expansiva del vapor de agua, pero que en 1975 fué cuando se adaptó el tipo de máquina Compound, y que las de triple expansión no se usaron sino quince años después.

Asegura que las máquinas actuales de triple y cuádruple expansión tienen una relación de expansión de cinco y media a una en los buques de guerra y de 25 a una en los mercantes más económicos, en tanto que la turbina de vapor puede realizar en un todo los principios de Watt, puesto que es capaz de expandir el vapor desde la presión que tiene al recibirlo de la caldera, a aquella con que debe llegar al condensador. Si podrá ó no realizar esto, las pruebas que ahora se verifican nos lo dirán, por más que las ya hechas no ha mucho nos autorizan para creer que saldrá victoriosa.

Recientemente en el crucero de tercera clase «Amethyst», demostró la turbina su propiedad de utilizar una gran relación de expansión a toda velocidad, venciendo a las máquinas reciprocas a toda fuerza con una economía sobre ellas de 40 por ciento en el consumo de carbón por caballo desarrollado.

Creo Mr. Parsons, que con datos que tiene, puede seguramente vaticinar que la turbina muy pronto desbancará a las máquinas alternativas en los buques de la velocidad superior a 16 millas, y de 5.000 caballos indicados de fuerza.

También se extenderá su uso a los buques de 16 a 13 millas y de 2.000 toneladas para arriba, no siendo imposible el que llegue a emplearse en los de velocidad más reducida, con el transcurso del tiempo.

Por ahora, cree que puede decirse, sin temor a error, que su más apropiado campo de acción es el de una quinta parte del tonelaje total de vapor del mundo. Puede recordarse, sin embargo, que la velocidad de los buques tiende a crecer, y la turbina a perfeccionarse; de modo que la clase de buques para los cuales este mecanismo es apropiado, tiende, por la tanto, a aumentar.

También parece probable que una combinación de la turbina con la máquina alternativa sería la mejor solución para los mercantes de clase tramp, en un próximo futuro. El asunto es de los más vastos é interesantes, y hasta ahora se le ha prestado menos atención de la debida.

El objeto principal de esta combinación de máquinas sería, según el conferenciante, que así podría obtenerse la cantidad de expansión esencial para la mejor economía.

Necesario es prestar atención al hecho de que, si se examinaran los diagramas de los tramp, se vería que comunmente se expandía el vapor hasta las siete libras de presión absoluta, y que entonces se evacuaba al condensador, de modo que la energía romanente entre las siete libras y la una y media, ó sean las 27 pulgadas de vacío, se perdían casi completamente.

La turbina es capaz de aprovechar el 70 por 100 de este desperdicio de energía emplearlo en mover al buque. La potencia adicional ganada con el uso de dicha turbin-

de baja presión, se ha calculado ser de un 15 á un 20 por 100 de la total ahora obtenida, ganancia en la misma cuantía que la realizada con el adelanto de la máquina Compound á la de triple expansión.

ACCIDENTES DE MAR

Condiciones de navegabilidad

Las recientes catástrofes marítimas han llevado á la atención de los armadores y de las Compañías navieras acerca de las condiciones de seguridad en la navegación.

En el mundo marítimo se pregunta si á este respecto determinadas embarcaciones, que en ciertas circunstancias organizan excursiones náuticas de recreo, responden á todas las condiciones de seguridad apetecibles para garantizar la vida de los pasajeros.

En Inglaterra, el «Board of Trade» entrega á los barcos cuatro clases de certificados de navegabilidad; para los que navegan en el mar; para los que verifican en la parte marítima de los ríos; para los que solo navegan río arriba y, en fin, para los que marchan en aguas aisladas con auxilio de esclusas.

En casi todos los demás países apenas si existe reglamentación en este sentido, y sobre todo en lo que respecta á los emigrantes, las máquinas de vapor y las calderas escapan á toda investigación por parte de las autoridades marítimas.

En vista de esto, cabe preguntar si las embarcaciones dedicadas especialmente al transporte de pasajeros en excursiones de recreo, están en condiciones de poder afrontar todo género de accidentes ó colisiones, ó si, por el contrario, carecen de las indispensables para garantizar la seguridad en la navegación.

Muchas colisiones se han producido en este género de embarcaciones, y no se explica que los pequeños barcos de río que en las desembocaduras del mar, ó en los puertos fluviales conducen expediciones de 400 á 600 pasajeros, dejen de ser objeto de ciertas restricciones ó se les obligue á llevar á bordo suficiente número de aparatos de salvamento para asegurar la salvación de los pasajeros.

No se comprende al abandono y descuido que hay en esto, y desde luego llama la atención que no se exijan determinadas condiciones á esa clase de barcos, que por su poco calado, por la aglomeración de pasajeros y por otras diversas circunstancias están en peligro constante de zozobrar, produciéndose catástrofes horribles en las que pueden perecer sin auxilio de ningún género centenares de personas.

Los reyes de Portugal

Durante la estancia de los Reyes de Portugal en esta corte, formarán su séquito: la condesa de Figueiro; el ministro de Negocios extranjeros D. Eduardo Villaca; los condes de Sabugosa y de Ribeira, mayores domos mayores ambos, el primero de SS. MM., y el segundo de la reina; los condes de Figueiro y Talanca, veedor y camarista, respectivamente; los ayudantes de campo Sres. Capelo y Charters D'Acavedo, los oficiales de órdenes señores D'Armoso, Sousa y Figueira da Cámara, y el doctor Lencastre.

También vendrán con SS. MM. FF. el agregado militar de España en Lisboa y el secretario del ministro de Negocios extranjeros.

El banquete en el Ayuntamiento Al banquete que se ha de verificar en el Ayuntamiento en honor de los Reyes de Portugal, asistirán además de las reales personas los ministros y los altos funcionarios oficiales.

Calculáase que serán más de cien los comensales.

Trenes baratos La Compañía de ferrocarriles de Madrid

á Cáceres y Portugal, ha contestado á la invitación del gobernador, que ya ha establecido billetes á precios extraordinariamente reducidos, de ida y vuelta, para todo el tiempo que duren las fiestas en honor de los soberanos portugueses.

Las Compañías del Norte y Mediodía estudian también la reducción de precios para dichos días.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones:

Hacienda.—Real orden aprobatoria de la adjuntación de reclamaciones formuladas por las Corporaciones de Beneficencia ó Instrucción pública solicitando emisión de inscripciones por venta de bienes en primera y segunda época.

Otra resolviendo que es extensivo á los fabricantes de gas el derecho á concertarse con la Hacienda para el pago del impuesto sobre el consumo de dicho fluido.

Instrucción Pública y Bellas Artes.—Real orden trasladando á D. Juan Pogonoski y Martín á la plaza de Profesor de Caligrafía del Instituto de Murcia.

Otra disponiendo se anuncie á concurso de traslado una plaza de Profesor de Pedagogía, vacante en el Instituto de Lugo.

Fomento.—Real orden aprobando los presupuestos formulados por el Director de la Granja-Instituto de Agricultura de Jaén para terminar la completa instalación de dicho Centro experimental.

Estado.—Concesión de Régimen Económico para desempeñar los cargos de cónsul y vicecónsul en España á los señores que se mencionan.

Administración Central.—Tribunal de cuentas del Reino.—Memoria sobre la cuenta general del Estado del año 1904.

Gracia y Justicia.—Dirección general de los Registros.—Lista de Notarías vacantes.

Hacienda.—Dirección general de la Deuda y Clases pasivas. Relación de las declaraciones de derechos pasivos hechas por el Centro durante la primera quincena del mes de Febrero último.

Administración de la Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre.—Subasta para el suministro de papel blanco denominado de tina con destino á la impresión de documentos de la Dirección general de Aduanas.

Salvamento marítimo internacional

Desde la conferencia internacional de 1839 en Washington, las Sociedades de salvamento existentes vienen trabajando en todos los países para mejorar sus humanitarios servicios.

En algunas naciones se ha llegado casi á la perfección, pero aún no basta lo hecho para llenar las múltiples y variadas necesidades de esos servicios tan importantes y delicados.

En las tres cuartas partes de las costas frecuentadas por buques dedicados á viajes largos, no hay elementos de ninguna clase para los salvamentos, y por consiguiente es inútil esperar en caso de naufragio ningún auxilio ajeno, por cuya razón esas regiones son las que ofrecen mayores riesgos á los navegantes.

Para llegar á un acuerdo general sobre los puntos concretos tratados en la indicada conferencia, la primera dificultad con que se tropezó fué la diversidad de leyes que rigen en cada país, por cuyo motivo se impuso el statu quo hasta que, asimiladas todas pudiera establecerse una ley universal.

Peró ni en tanto tiempo se ha conseguido tal asimilación ni creemos pueda lograrse por medio de la celebración de sucesivos Congresos internacionales; y á lo sumo pudiera conseguirse por medio de una Asamblea magna, análoga á la que, con representantés de todas las naciones se reunió en Ginebra para instituir la benéfica asociación de la Cruz Roja.

Unidos por un sentimiento filantrópico bastó en aquella ocasión que se pusieran de acuerdo trece hombres de distintas naciones para que una idea tan bienhechora y fecunda se extendiera por toda la tierra.

La iniciativa de aquellos hombres decididos que contaban con el apoyo y protección de la orden hospitalaria de San Juan de Jerusalén, por su carácter universal y la influencia de sus miembros, ha dado resultados asombrosos; llegando en menos de cuarenta años á contar sus socios por millones por cientos las ambulancias movilizadas y por millones de francos el valor de las medicinas, víveres, ropas y efectos que ha repartido en cuantas guerras han tenido lugar desde su fundación en 1864.

No podría hacerse lo propio para instituir la Asociación Internacional de Salvamento de naufragos? ¿no que haga las veces de M. Dunal, iniciador de la idea de la Asociación Internacional de la Cruz Roja, y

trece ó menos representantes de otras tantas sociedades de salvamentos de diversos países, podrían verificar el milagro.

Si bien no tendrían el auxilio de los caballeros hospitalarios, se puede asegurar que contarían con el apoyo incondicional de todos los armadores, comerciantes y marinos de todas clases y categorías, iniciando un proyecto de Asociación Universal de Salvamento, que desde luego aportaría un material numeroso y de inapreciable valor de embarcaciones, aparatos salvavidas, etc.

Un capital comanditario reunido á prorrato entre las naciones convenidas, sin alterar en lo más mínimo la independencia y marcha actual de cada Sociedad en su respectivo país, serviría para atender á la urgente necesidad de instalar estaciones internacionales de salvamento, en esos parajes y costas desamparadas, y á las cuales se iría proveyendo á medida que lo fuera indicando la estadística de los siniestros en ellos ocurridos y las nacionalidades de los buques naufragos.

Constituida de tal modo la Asociación universal de Salvamento de naufragos, contaría desde luego con la cooperación de todos los gobiernos, á quienes se unirían el comercio, la Marina mercante y de guerra, y en suma los cuantos ó inapreciables elementos que en todo el planeta se hallan actualmente diseminados, esperando solamente la voz de la oportunidad para agruparse y organizarse en beneficio de los navegantes.

LOS CRÍMENES DE PEÑAFLOR

En la sesión de ayer ha declarado en primer término el jefe de la policía de Cádiz D. Laureano Conchas, quien publicó en la prensa unas cartas que firmaba con el pseudónimo de Un expolicia y contribuyeron al descubrimiento de los crímenes. Propusos también por la acusación privada han declarado Federico Gonzales Frago, amigo de Lopera y de Rejano y Juan Atalaya, cabo de la Guardia civil del puesto de Peñaflo, que fué quien detuvo á Aldije y le tomó declaración, manifestando que el Francés negó al principio su participación en los crímenes, pero que luego se confesó ser coautor de ellos.

Declaran también los criados que tuvo Aldije, sin que de sus palabras resultara cargo alguno contra aquél.

Los vecinos de Peñaflo Carlos Parias y su hermano Antonio, Pedro García Sánchez, Francisco Carrera García y José Carrasco Carmona se hacen lenguas de la honradez del procesado á quien presentan como un buen padre de familia y compasivo vecino, muy aficionado á hacer bien á los pobres.

También han declarado José Rodríguez Bello, José Siles Muñoz y Luis Curado Lara sin añadir nada nuevo á lo conocido. Declara luego la esposa del Francés, diciendo que su marido está tan reumático que algunas veces tenía que ayudarle á vestirle y que siempre se encontró muy cariñoso con ella, y afirma que cuando Aldije supo las primeras noticias por las que le acusaban de tener enterrado en el huerto á Rejano, sin inmutarse, dijo que sería obra de algún guasón.

Por último declaró el hijo del Francés, quien manifiesta que tenía su padre tan escasa fuerza que le llevaba el declarante el pulso con el dedo. También dice que le causaba á aquél horror la vista de la sangre, hasta el punto de desmayarse algunas veces que se hirió involuntariamente. Añade que su padre pagó cuanto debía de su quiebra en Francia.

La declaración de este testigo ha sido en extremo favorable al procesado.

El defensor de Aldije, Sr. Romero, ha demostrado en esta sesión una habilidad extraordinaria, puesto que los más de los testigos eran de la acusación, y en virtud de sus preguntas se han convertido en de la defensa.

Capitanes y prácticos

La legislación marítima contiene todavía en los diferentes paises, una multitud de puntos oscuros procedentes de tradiciones y costumbres marítimas antiguas.

Entre las cuestiones que más se prestan á la controversia en este orden de ideas, figuran las relativas á capitanes y prácticos.

Aun cuando estos asuntos se encuentran en cada legislación marítima sometidos á una reglamentación completa, ocurre con

frecuencia que los tribunales se ven obligados á decidir las diferencias que surgen.

Nada más deliado que deslindar las facultades ó atribuciones de estos dos cargos que tienen cada uno igual y considerable parte de la responsabilidad, la una permanente y la otra temporal en el mismo buque.

He aquí, á este propósito, dos ejemplos, tomados el uno de Francia y el otro de Inglaterra.

En Francia, el Tribunal de Rennes fué llamado á resolver en el caso siguiente: un capitán que tenía que hacer subir su barco hasta Nantes juzgó prudente aligerar la carga en 800 toneladas, á pesar de la opinión del práctico que consideraba que la subida podía hacerse con la plena carga.

Los armadores estimando que el capitán debería haber seguido la opinión del práctico, pretendieron poner á cargo del capitán los gastos de transporte de la carga aligerada, y la audiencia de Rennes los ha dado por la razón.

Según esta jurisprudencia sería preciso seguir ciegamente las indicaciones de los prácticos; pero los que saben lo que ocurre realmente en la práctica de la navegación, comprenderán que no se está bien á cubierto de las responsabilidades en la seguridad de la nave con la sola garantía del práctico, y el capitán del barco está siempre advertido por los armadores en cuantas averías se producen.

El segundo caso ha tenido lugar en Inglaterra. Un capitán arribaba al Mersey con un gran vapor de carga de ganado vivo y consultó al práctico, quien opinó que debía diferir ó aplazar la subida de dicho río.

El capitán que conocía perfectamente esa vía fluvial siguió adelante y llegó al muelle sin la ayuda del práctico.

Se le reclamaron los derechos de práctico, lo que nada tiene de extraordinario, pero el Tribunal manifestó: «que la prudencia aconsejada por el práctico no era excesiva y que el capitán debía haber seguido su consejo».

No es verdad que en este caso es la práctica del capitán la que no resultaba excesiva? Y ante esto se está en el caso de decir que si el retraso originado al desembarco hubiese producido pérdidas en el ganado vivo transportado, los armadores no habrían dejado de exigir al capitán la responsabilidad consiguiendo por su falta de decisión dejando de subir el río, conociendo su cauce y sabiendo que no había de experimentar ningún accidente.

Canales marítimos

Entre los canales marítimos que desde hace un siglo han puesto en comunicación casi todos los mares del globo no unido por la naturaleza, el más importantes y sin género de duda el mayor, es el canal de Suez, comenzado en 1856 y terminado en 1869.

Esta vía marítima, en la mejor situación del mundo, tiene 160 kilómetros de longitud y ha costado unos 470 millones de francos.

Su anchura, en plena marea, es de 80 metros y su profundidad actual de 8,50.

Desde 1857 en que el canal de Suez fué alumbrado de noche por la electricidad, los buques tardan de diez y ocho á veinte horas, por término medio, en vez de cuarenta y ocho que invertían antes, en efectuar la travesía. En 1900, pasaron el canal 3.400 buques, transportando unos 250.000 pasajeros, que al utilizar esta vía dieron un rendimiento que se estima en unos 100 millones por derechos de tránsito.

Segue al de Suez en importancia, el canal imperial de Kiel á Brunsbüttel, que pone en comunicación el mar Báltico y el del Norte. Este canal se inauguró de 1895 y tiene 93 kilómetros de largo, 75 metros de ancho y 9 de profundidad; siendo suficientes doce horas para recorrerlo en condiciones normales. Ha costado 200 millones, recibe anualmente unos 30.000 buques entre vapores y veleros y ahora empieza á cubrir los gastos de entretenimiento con el importe de los derechos de pasaje.

Recientemente se ha establecido otro canal por el Elba, y el Trave, entre los mares Báltico y del Norte, cuya longitud es de unos 65 kilómetros; pero que sólo ha costado 30 millones; pero el tráfico por esta vía de agua, está todavía poco desarrollado.

El canal de Corinto, que une el mar Jónico al Archipiélago tiene 6 1/2 kilómetros de largo, 22 metros de ancho y 8'40 de profundidad; ha costado 25 millones de francos y se ha inaugurado en 1893.

El canal de Caledonia, que pone en comu-

nicación, á través de Escocia, el mar del Norte y el Océano Atlántico, tiene 93 1/2 kilómetros de longitud, habiendo costado cerca de 35 millones.

Por último, en Francia, el Canal del Mediodía, una á Tolosa, en el Faron con Cete en el Mediterráneo, y está á 182 metros sobre el nivel del mar lo que hace necesario el empleo de 114 esclusas. Este canal mide 241 kilómetros y ha costado 17.000 francos.

Impresiones parlamentarias

CONGRESO

El Sr. Rusinol pide que conste en el Diario de Sesiones unos telegramas que ha recibido de Barcelona sobre la cuestión de jurisdicción.

El Sr. Zulueta pregunta al gobierno su criterio concreto sobre las futuras líneas de navegación que han de ser protegidas por el Estado.

El Sr. Gasset dice que en cuanto se publicó la real orden sobre los nombramientos de delegados para la comisión que ha de informar sobre el señalamiento de líneas subvencionadas, las Cámaras de comercio se han apresurado á nombrar representantes unos por las Cámaras y otras por las Asambleas.

Para remediarlo ya se ha dictado una real orden circular.

Afirma los buenos propósitos del Gobierno sobre este asunto.

Siguen varias preguntas sin interés. Ent e los Sres. Nougues y Conde de Romanones se suscita un debate sobre una real orden que supone Nougues se ha dictado anulando las elecciones de Granada.

El Sr. Soriano dice que si se ha publicado. El Sr. Nougues: No me basta que me lo diga el Sr. Soriano.

El conde de Romanones declara que el expediente ya ha salido del ministerio y que por equivocación se han anulado. Que ha mandado que vuelva ese expediente al ministerio para su mejor estudio.

El Sr. Soriano anuncia una interpelación sobre las elecciones municipales de Granada.

El Sr. La Chica niega que él tenga hechas manifestaciones sobre este asunto que puedan ser injuriosas para nadie.

El Sr. Gasset (D. Fernando) pide que se aplique á los sublevados de Alocá de Chisvert el indulto concedido á todos los reos políticos con motivo de la coronación del Rey.

El general Luque dice que ha telegrafiado al capitán general de Valencia para que sea cumplimentado aquel indulto.

El Sr. Soriano explica su interpelación sobre la política del Gobierno.

Se adhiera al Sr. Maestre en creer que los reos de Mazarrate son inocentes.

Dedica un cariñoso recuerdo á Romero, como político y sobre todo como Presidente de la Cámara por su amor á la imparcialidad para todos.

Ese negro orepón no parece que es por la muerte de Romero, sino por la muerte del parlamentarismo.

Hace dos meses que estamos en crisis parlamentaria y crisis de la libertad, por qué hace dos meses no sabemos lo que discutimos.

Parécete imposible que quien pasó su vida cantando como trovador la autonomía y la libertad, sea hoy quien nos trae una ley de excepción.

Ya solo vivimos de un dulce pasteleo, esto no es parlamento, es la cocina nacional.

El Sr. Moret ya no es quien era, se ha achicado tanto que con razón se le llama el Maura chico, en contraposición de Maura el grande.

En esto ha seguido su historia porque no sabe donde va habiendo logrado ponerse á mal con todo el mundo, con el Sr. García Prieto, con el general Luque y hasta con el conde de Romanones.

El Sr. García Prieto niega lo que el señor Moret afirma y el general Luque dice que el Sr. Moret le engaña. El mismo ejército no quiere esa ley.

Vivimos en un silencio de tumbas y el Sr. Moret es el Prometeo de volubilidad encadenado á la roca de lo desconocido.

¿Qué fuerza puede tener el Sr. Moret para traer esa ley cuando aquí hubo de levantarse un diputado á defender al Ejército contra el Sr. Moret?

Recuerda al Sr. Moret aquella sesión en que un diputado le decía que en un preám-

el motivo que detenía al baronet en la mesa tan tarde.

Los hombres, mujeres y niños de la quinta y sus dependencias, eran todos ardientes partidarios de la casa de Hannover, y apenas llegaron á saber que era oportuno hacer pública su manifestación de esos sentimientos por medio de brindis, empezó á oírse por un lado. «A la prosperidad del rey Jorge, ¡Dios lo bendiga!» Y por el otro: «A la confusión del Pretendiente y su necio hijo!» De tejas abajo, todo el mundo daba pruebas de lealtad, con un celo que hubiera sido suficiente para sentar en el trono á un usurpador, si con el menudeo de tragos se puede conseguir tal cosa.

Por esto, al dejar el almirante Bluewater el gabinete de su amigo, eran tan ruidosos los signos de alegría propios de las repetidas libaciones, que deseando en parte ver el resultado de la orgía, y por otra con pocas ganas de retirarse tan pronto á su navío, se fué inclinando á quedarse, y para tener una idea más completa de lo que pasaba en la casa, bajó á las habitaciones inferiores. Al tiempo de atravesar el salón para ir á la sala de confianza, encontró á Cazolero, al cual se dirigió en estos términos: —Me parece que el sargento de policía no

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

narca reinante ni sus confidentes, son tan estúpidos para caer en semejante falta! No; esta obra maestra ha sido confeccionada para tenerme cogido á mí, manifestándome una confianza, á la cual suponen ningún hombre decente sería capaz de faltar. Este es un anzuelo con la carnada bien puesta para coger un góbío; pero no sirve para enganar á una ballena.

—¿Cómo pueden ser tan bajos esos mis rabales! ¿Será posible que se atrevan á eso?... Deben contar seguramente con que me habíais de mostrar la carta.

—No; pero han pensado de mí como si se

tratará de ellos. Nada sujeta tanto á un hombre débil como una supuesta confianza de este género, y me atrevo á creer que ese indecente me coloca á tan poca altura, que piensa podría ser fácilmente engañado por un ardid tan grosero. Tranquilizáos; el rey Jorge sabe perfectamente que puede confiar en vos, mientras estoy seguro que de mí se desconfía.

—¡Espero, Dick, que no dudaráis de mi discreción! ¡Si fuera mío el secreto no sería más sagrado para mí!

—Demasiado lo sé.—De vos no desconfío, ni de vuestro corazón, ni de vuestra cabeza; de mí no diré lo mismo. Cuando sentimos no razonamos, y en esta cuestión entra por mucho el sentimiento.

—En las comunicaciones oficiales que acabo de recibir no hay una línea en que pueda verse desconfianza hacia mi persona ó cualquiera otra. Vuestras palabras indican que queréis satisfaceros á vos mismo sin alarmar á los demás... tomad los oficios y leedlos todos.

Había ya pensado dároslos en cuanto hubiéramos concluido con esa maldita discusión.

Y Sir Gervasio puso el paquete entero de cartas sobre la mesa, delante de su amigo.

—Cuando me hagáis comparecer ante un consejo de guerra, será tiempo oportuno—replicó Bluewater apartando á un lado suavemente la correspondencia oficial.—Vale más que dejemos esto y nos vayamos á dormir; mañana nos volveremos á ver con la cabeza más fría, y á fe, con el corazón tan caliente como ahora.

—Buenas noches, Dick—dijo Sir Gervasio alargando cordialmente ambas manos á su amigo, que se dirigió á la puerta.

—Buenas noches, Gervasio; echad al agua á ese miserable diablo, y no os ocupéis más de él.

Estoy casi inclinado á pedir licencia para marchar mañana á Londres y cortarle las orejas.

Sir Gervasio movió la cabeza sonriéndose, y los dos amigos se separaron con sentimientos de entrañable afecto que los había distinguido en su larga carrera.

CAPÍTULO VIII.

Repentina enfermedad de Sir Wycherly

La quinta de Wycheombe en su gobierno interior, tenía mucho de las peculiarida-

des de la morada de un hombre soltero; pero no estaba retrasada, ó por mejor decir, adelantada en años á la época, respecto á usos y costumbres relacionados con regocijos y festejos.

Si el amo se desconfiaba un poco, los criados imitaban con uniformidad su ejemplo. Sir Wycherly sostenía una mesa abundante, y el comedor de los criados no se diferenciaba gran cosa del comedor principal, excepto en los vinos; en lugar de cuyo artículo había cerveza fuerte á discreción, siendo mayor la diferencia en el número de los tragos que en la calidad de la bebida. El dueño de la casa bebía vino de Oporto, porque los ingleses no tenían otro mejor á mediados del siglo pasado, y aun este no era de clase superior; pero al menos, era como los que le usaban, áspero, claro y fuerte; mientras tanto, los criados bebían el licor de cebada fermentada de la marca mejor y de sabor más pronunciado.

Entre un vino mediano y una cerveza excelente, no es grande la distancia, y el maestre sala de Sir Wycherly, conocedor del caso, después de prácticas ó inteligentes comparaciones, había convenido á todos menos á Mrs. Larder, de que se debía optar por la bebida fermentada nacional.

En esta ocasión nadie ignoraba en la casa

...de un decreto suyo injuriaba al Ejército.

Las palabras del preámbulo del decreto considerándose la autonomía a Cuba.

La historia de hechos ocurridos en la Habana semejantes a los de Barcelona.

Anade que cuando aquí se trató del mensaje de Mac Kinley casi, casi, dió la razón á éste, y fué necesario que un diputado se le vantara á refutarle.

Recuerda al general Luque que entre tanto que muchos republicanos han caído en el campo muertos y fusilados por republicanos incoherentes por él en lógicas masónicas y en reuniones misteriosas, él ha llegado á ministro y está hoy representando la antigua comedia «El vergonzoso en Palacio».

La memoria cuando en Cádiz hubo de salir de un tren para librarse de un indulto que estaba muy lejos ó de un fusilamiento que estaba muy cerca.

Recuerda á Mangano, Ferrándiz y á Villacampa.

Es posible pasar en silencio casos tan inauditos y tan vergonzosos como este.

El general Luque que hoy se muestra tan partidario del Código militar escribió artículos contra el Código militar y la interacción de los militares en los actos de justicia.

S. S. no será un gran general, pero sí un escritor militar que como Julio César deja sus comentarios con la inicial A. de L.

¿Será S. S. capaz de firmar esto?

El general Luque: Lo mismo.

El Sr. Soriano: No, por que si así fuera su conciencia política no le dejaría estar en ese banco.

Ya sabéis quién son el Sr. Moret y el general Luque los defensores de las jurisdicciones.

La cuestión militar no es tal cuestión militar.

Se declara entusiasta del Ejército y de los militares, lo que no puedo consentir es el militarismo y que en su nombre se nos quiera imponer alguien.

Como al Ejército, yo quisiera ver al ejército alejado del poder, viviendo libres y cumpliendo con su deber.

Tan enemigo soy del militarismo como del clericalismo para imponer al país una clase privilegiada.

Dice al Gobierno que no sabe donde va, y poniendo á discusión al ejército, le hacen perder sus prestigios.

Apláude la conferencia del coronel Villegas en el Círculo militar donde la juventud militar le aplaudió con entusiasmo.

Queréis hacer del Ejército una guardia vuestra contra la opinión liberal y contra la prensa.

Pero el Ejército no lo consentirá, por que siempre ha sido el ejército de la libertad.

El Ejército no quiere servir para vus tres fines políticos.

Recuerda el proceso Dreyffus como modelo de justicia militar.

¿Queréis imponer una imposición militar para que ni la prensa ni el Parlamento exijan justicia?

¿Creéis que porque se han aprobado algunos artículos de las jurisdicciones no se han de esclarecer los hechos vergonzosos que dieron lugar á la rendición de las colonias?

Lee una carta en la que se citan muchas inmoralidades cometidas en Cuba, hasta el punto de haberse hecho una compra de mulas por mediación de una ballarina.

Hace referencia á varias denuncias formuladas por el Sr. Urquía (Capitán Verdades) que aún no se han esclarecido.

El Sr. Urquía pide la palabra.

El Sr. Soriano lee un párrafo del libro de Gustavo Lebon en el que dice que un general español había depositado de 12 á 15 millones.

El Sr. Canalejas le llama la atención.

El Sr. Soriano hace protesta de su amor al Ejército pero dice que no puede ser partidario del militarismo.

El Ejército tiene que protestar de esta farsa.

Termina diciendo que la savia robusta del regionalismo, quiere salvar á la Patria en vez de empuñarla.

El Sr. Moret dice que consecutivamente sus ideas autonómicas dió la autonomía á Cuba, y ahora trajo el proyecto de autonomía municipal.

Dice al Sr. Soriano que ó sostiene las acusaciones lanzadas, ó retira sus palabras. (Aplausos.)

El Sr. Canalejas: El Sr. Soriano de seguro da por retiradas esas palabras que no constan en el Diario de Sesiones (aplausos).

El Sr. Moret: Yo así lo espero.

El Sr. Soriano: Ya hablaré.

El Sr. Moret dice que aquí se ha discutido ya la guerra.

Dice que el discurso del Sr. Soriano es incontestable, porque no ha hecho una sola afirmación. El Parlamento tiene cosas más serias y graves de que ocuparse.

El Sr. Soriano: tampoco merezco S. S. que se le conteste cuando á los impulsos de la opinión le llama fantasmagoría.

El país juzgará. Ese país que nos da muchos miles de votos.

Pide que se abra una información como la de Inglaterra sobre el Transvaal.

El general Luque: S. S. me dijo el otro día que yo era ó César ó nada; pues bien, yo me quedo en el término medio ó sea de ministro de la Guerra.

Yo soy siempre liberal y nunca he pensado en presidir un gobierno impuesto por la fuerza contra la razón.

Declara que ya no hay discrepancia en el Gobierno sobre la cuestión de jurisdicciones. (Al decir esto mira al señor García Prieto).

Ocupándose de los rumores de querer ser dictador, dice, eso cuando se dice no se hace.

Dice que su vida política es bien clara, siempre ha sido liberal y democrata. Lo que pensó sostuve, como sostengo ahora lo que digo.

Hablemos de esos charcos de sangre á que ha aludido el Sr. Soriano, y en los que seguramente no estaba S. S. Entonces S. S. estaba escribiendo en La Epoca (Grandes aplausos).

Pregunta por qué no se abrió la información á raíz de los desastres coloniales.

De aquello somos responsables todos; Ejército, políticos y prensa. (Los republicanos aplauden).

Todos somos culpables menos el pueblo. (Aplauden los republicanos).

Soy de opinión de que se abra una infor-

mación de senadores y diputados para que se esclarezcan los hechos aplausos).

El Sr. Soriano se felicita de este deseo del general Luque.

Sostiene que escribió en La Epoca y otros periódicos monárquicos, pero siempre fué sobre arte y no sobre política.

El general Suarez Inclán lee la proposición presentada para que se abriese una información sobre las guerras.

El Congreso acuerda pasar á otro asunto.

ORDEN DEL DIA

Las jurisdicciones

Se admite una enmienda del Sr. Fernandez Latorre al art. 5.º

El general Suarez Inclán defiende una enmienda.

SENADO

Se entra en el orden del día, aprobándose sin discusión el dictamen de la Comisión mixta, acerca del proyecto de ley sobre pago de subvención para las obras de canalización y riegos del Ebro.

También se aprueba el dictamen referente al proyecto de ley sobre concesión del bronce necesario para erigir en Castellón un monumento al pintor Ribalta.

Asimismo se aprueba, previas algunas observaciones del Sr. Allendesalazar, el dictamen modificado sobre el proyecto de Ley referente á la forma de remuneración é inversión de honorarios por servicios de Sanidad Interior y pónese á discusión el proyecto de Ley sobre excepción de embargos de salarios.

Consumo el primer turno en contra del señor Labra, constándole en nombre de la Comisión del dictamen, el Sr. Antequera.

Información de Marina

La telegrafía sin hilos

Uno de estos días llegarán á Cartagena los aparatos de la telegrafía sin hilos adquiridos en el extranjero para montarlos en los cruceros «Carlos V» y «Río de la Plata».

Proyectiles de alto explosivo

Para desvanecer las dudas que se habían ofrecido á la casa «Hawfield» de Inglaterra al invitarla el jefe de la Comisión en Europa para que efectuara pruebas con proyectiles de alto explosivo, se ha dispuesto:

1.º Si los resultados que se obtengan con los proyectiles de alto explosivo que presente la citada casa, son superiores á los obtenidos con los de otras, será natural que de ellos se surta la Marina, según las necesidades del servicio.

2.º No se envían dibujos de los proyectiles, demostrativos de su capacidad interior, para dejar á las casas en libertad de que presenten los modelos que tengan por conveniente, con tal que sean del calibre y peso determinados en la expresada Real orden, y los aros de forzamiento y resalte guías sean los consignados en el plano que se envió al Jefe de la Comisión en Europa.

3.º Las planchas, proyectiles de pruebas con el alto explosivo y demás material á que se refiere el punto 3.º de la expresada Real orden, es de exclusiva cuenta de las casas que deseen asistir á estas experiencias.

4.º Del material que presenten, siendo para ensayo, podrán retirar las casas el que no se consume en las experiencias, dado que el objeto de estas es asignar el más conveniente al servicio de la Marina.

5.º Las experiencias solo han de comprender por ahora las del 1.º y 2.º grupo.

Cuerpo de navío

El teniente de navío Sr. Arias Saavedra ha sido nombrado para el mando del cañonero «Martin Alonso Pinzón», y para el cargo de ayudante profesor de los guardiamarinas en el crucero «Princesa de Asturias», el alférez de navío D. Alfonso Arriaga.

El teniente de navío D. Manuel Ruiz queda en esta Corte á las órdenes del ministro.

Concedese el pase á situación de supernumerario al teniente de navío D. Carlos Saavedra.

El general Viniegra

Ha sido autorizado para venir á esta Corte el capitán general del Departamento de Cádiz Sr. Viniegra.

Durante su ausencia quedará encargado del despacho el general González de la Cateria.

Movimiento de buques

Ha salido de Ferrol para Cádiz el yate «Giralda». En este último puerto permanecerá hasta que se efectúe la excursión del Rey á Canarias.

Fondeó en Barcelona, procedente de San Felix, el cañonero «Ternario».

El cañonero «Infanta Isabel» salió de Melilla.

Se hizo á la mar el torpedero inglés número 96 que se hallaba en Málaga.

La salazón de anchoas y sardinas

La pesca de la anchoa y sardina en la costa cantábrica está adquiriendo de poco tiempo á esta parte grande incremento gracias al cambio de procedimientos empleados por los pescadores, sustituyendo sus antiguas barcas pesqueras al remo y á la vela por las modernas lanchas de vapor de 10 á 12 metros de eslora, calculada como la más apropiada para esa clase de pesca.

Indudables son las ventajas que los pescadores han obtenido con el cambio de embarcaciones.

Mereced á ellas su radio de acción se ha extendido; pues si apenas antes abarcaban uno de 10 millas ahora fácilmente alcanzan á las 40 y hasta las 50 millas, y sin el cansancio de un continuo remar que abate sus naturales energías.

Por virtud de esa facilidad en las faenas y el aumento de acción que han obtenido los pescadores, los productos de la pesca son mucho mayores, y por lo tanto el bienestar de esta humilde clase social se ha acrecentado considerablemente.

Ante la probabilidad de grandes pesacas de anchoa y sardina que ofrece la perfección de medios con que cuentan los puertos cantábricos, cada vez aumenta en los compradores extranjeros, italianos en su mayoría, quienes después de embalar bien en pe-

queños barriles la anchoa y sardina que compran, pagándola á muy buenos precios, la exportan á su país, desde donde bien preparada y en envases apropiados, surten los mercados de América y otros países donde esa producción tiene mucha aceptación.

Como este negocio de la salazón de la anchoa y la sardina reporta tan considerables beneficios, es lástima que no se trate de nacionalizar el negocio, pues una empresa cualquiera del país, domiciliada en cualquiera de los puertos cantábricos, obtendría seguramente grandes ventajas sobre sus competidoras extranjeras.

Centro de Ejército y Armada

ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES

El viernes 9 del actual de seis y media á siete y media de la tarde, el capitán de Estado Mayor D. Eduardo Herrera de la Rosa explicó sobre «Impresiones acerca de las cualidades morales y orgánicas del Ejército Japonés».

Información política

El resguardo fiscal

La Comisión del Congreso que entiende en este proyecto de ley, ha dictaminado modificándolo en el sentido de destinar del aumento establecido en el canon del Tesoro, recursos para la construcción de material naval apropiado para ejercer vigilancia en nuestras costas, y en dar al director general del Resguardo, cargo que recae en un teniente general, las mismas facultades disciplinarias en lo que se refiere al personal que tiene á sus órdenes, que las conferidas al director general de cualquier arma.

Los suplicatorios

Señálanse tres criterios en la comisión nombrada para resolver la cuestión de los suplicatorios.

El de los ministeriales que consiste en no conceder ningún suplicatorio por delitos políticos ó de imprenta; el de los republicanos y regionalistas, que van más lejos aún, entendiéndose que, en absoluto, no debe concederse ningún suplicatorio, y el de los conservadores, que entienden que la inmundicia parlamentaria no debe convertirse en impunidad, y que, por consiguiente, los suplicatorios deben concederse, para que los Tribunales juzguen.

Además, dentro de la Comisión hay quien opina que antes de tomar acuerdo debe someterse á estudio una cuestión previa, por que el acuerdo del Congreso anterior no derogó el reglamento que preceptúa tramitación distinta de la que ahora quiere darse á los suplicatorios.

Regreso del Sr. Moret

A las dos y media de la tarde ha regresado el jefe del Gobierno de San Sebastián. Esperábase en la estación los ministros y gran número de amigos políticos.

Declaraciones del ministro de la Gobernación

El conde de Romanones, que marchó á El Escorial á esperar al Sr. Moret, celebró con éste un detenido cambio de impresiones, en el trayecto desde dicha población á Madrid.

Después hablado con los periodistas manifestó el ministro de la Gobernación que el Sr. Moret viene muy satisfecho de su viaje á San Sebastián, y que le impresionó profundamente por lo conmovedora y solemne la conversión de la princesa Victoria.

Agregó que viene dispuesto el Sr. Moret á que se discutan todos los artículos del proyecto de las jurisdicciones pendientes de debate y que con este fin no habrá vacaciones mientras permanezcan en Madrid los Reyes de Portugal.

Terminó manifestando que, contra lo que se había dicho, no volverá por ahora á San Sebastián el Presidente del Consejo.

Intereses mineros

En representación de las empresas mineras visitó á primera hora de la tarde, en el Congreso, al Sr. Moret una comisión con objeto de pedirle que sean tenidos en cuenta los intereses de aquéllas al confeccionar los nuevos aranceles.

El presidente del Consejo prometió á los comisionados tener presentes sus aspiraciones en el momento oportuno.

La interpelación del Sr. Soriano

El diputado republicano Sr. Soriano explicó esta tarde en el Congreso su anuncio de interpelación acerca de la política general del Gobierno y del ministro de la Guerra.

Espanos y tribunas llenáronse para escuchar al distinguido diputado republicano, quien en honor á la verdad, hay que declarar que no ha estado tan afortunado como otras veces, pues precisamente en la parte de su discurso que se esperaba con mayor interés, aquella que ha dedicado á hablar de las supuestas responsabilidades contraídas en las campañas coloniales, se limitó á reproducir denuncias antiguas formuladas contra algunos generales por el Sr. Urquía, las cuales, ni su propio autor se ha atrevido á sostener en el Parlamento.

A los cargos del Sr. Soriano han contestado cumplidamente los Sres. Moret y Luque, habiendo merecido muchos elogios, ambos, con sus discursos.

Las jurisdicciones

Terminada la interpelación del Sr. Soriano reanudó el debate de las jurisdicciones.

En éste se sabe que no interviendrá, hoy al menos el Sr. Salmeron, no obstante discutirse el art. 5.º

Para defender una enmienda á este habla el general Suarez Inclán.

TEATROS

CENTRAL KURSAAL

Con el número de los columpios, estrenados anoche se ha confirmado una vez más la fama conquistada por las hermanas Florence en el breve tiempo que han actuado en el Central Kursaal.

En el mismo salón concierto, debutaron anoche la bella Chelito, cupletista española de deslumbrante hermosura y la Chateuse Mlle. Turkio, artista de universal renombre; ambas fueron objeto de sendas ovaciones solo comparables con la que anteriormente se tributó á las hermanas Florence.

NOTICIAS

En el concurso para proveer las plazas vacantes de médicos de baños, han quedado desiertas las de 40 establecimientos, entre los que figuran los de Villaró, Villaharta, Alhama de Aragón, Verín, Porvenir de Miranda y Archaleta.

El ministro de la Gobernación puede proveer interinamente esas direcciones con arreglo á los artículos 41 y 66 del Reglamento de baños y 175 de la Instrucción general de Sanidad de 26 de Mayo de 1905.

En una obra cerca de la Plaza de Toros se cayó ayer de un andamio el albañil Domingo Arreaz, de cincuenta y seis años, produciéndose heridas muy graves en la cabeza y en el cuerpo.

Fuó curado en la casa de Socorro sucular del distrito de Buenavista, y trasladado después al Hospital de la Princesa, en donde falleció á los pocos momentos de ingresar.

Desde el próximo sábado, 10 del corriente, empezarán á recogerse, por los agentes destinados á ello, los pobres que mendiguen en la vía pública.

En el vapor francés «Moisse» embarcó ayer en Cartagena la joven rusa, Paraseeve, condecorada con tres medallas, otorgadas por el zar, por servicios que prestó en las ambulancias de la Cruz Roja durante la guerra ruso-japonesa.

También ha embarcado el nuevo cónsul de España en Orán, señor S. de Tejada.

BOLSA DE MADRID

4 o/o perpetuo interior contado	DIA 7	DIA 8
Serie F, de 50.000 ptas. nominales.	80 20	80 40
» E, de 25.000 »	80 20	80 40
» D, de 12.000 »	80 25	80 40
» C, de 5.000 »	80 60	80 70
» B, de 2.500 »	80 60	80 70
» A, de 500 »	80 60	80 70
» G y H, de 100 y 200.....	80 40	80 75
En diferentes series.....	80 50	80 75
5 o/o amortizable		
Serie F, de 50.000 ptas. nominales.	00 00	99 25
» E, de 25.000 »	00 00	99 25
» D, de 12.000 »	00 00	99 25
» C, de 5.000 »	00 00	99 25
» B, de 2.500 »	00 00	99 25
» A, de 500 »	00 00	99 25
En diferentes series.....	99 25	99 80
Bancos y Sociedades		
Cédulas hipotecarias, 4 por 100	102 90	102 85
» » » » 4 por 100.....	00 00	00 00
Acciones del Banco de España.....	419 50	419 00
Comp.ª Arrendataria de Tabacos.....	384 40	384 60
Banco Hipotecario.....	000 00	000 00
Banco de Castilla.....	00 00	00 00
Banco Hispano-Americano.....	134 00	134 00
Banco Hispano-Colonial.....	00 00	00 00
Banco Español de Crédito.....	000 00	00 00
Altos Hornos de Vizcaya.....	000 00	217 00
Otros valores		
Comp. general Electric. Madrileña		
Idem de Chamber.....	00 00	00 00
Idem Id. Id. obligaciones.....	000 00	000 00
Idem del Mediodía.....	00 00	00 00
Ferrocarriles Norte España.....	00 00	00 00
Idem oblig. de Valladolid Ariza.....	104 25	00 00
Idem Oeste, 2.ª serie, privilegiada	00 00	00 00
Idem S. Julián de Musques, acciós.	» »	» »
Idem acciones de M.ª Z. y A. A.....	» »	» »
Idem Id. 3.ª.....	» »	» »
Unión Española de Explosivos.....	288 00	000 00
Oblig. Diputación provincial.....	» »	» »
Idem general Azuca.ª Ordinarias.....	00 00	00 00
Idem de España..... Obligaciones	00 00	00 00
Cambios sobre extranjero		
París, á la vista.....	18 05	16 90
Londres, á la vista.....	29 70	00 00

Anteojos roca precisión

Unicos que conservan y mejoran la vista, y aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan á prueba, y no siendo satisfactorios á la vista, se devuelve el dinero. Los expende M. J. Duboscq, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

Funciones para mañana

ESPAÑOL.—A las nueve.—La segunda dama duende.

COMEDIA.—A las nueve.—El gran galeoto.

PRINCESA.—A las ocho y media.—La herencia de Arous.

APOLLO.—A las 8 1/2.—María Luisa.—Abanicos y panderetas ó á Sevilla en el botijo.—Las mujeres.—Los chorros del oro.—La Miguela.

ZARZUELA.—A las 8 y 1/2.—El Trebol.—El lunar de la guardia.—La reina mora.—La caharrera.

COMICO.—A las 7.—La gaita blanca.—La reina del couplet.—El arte de ser bonita.—La gaita blanca.

ESLAVA.—A las 8 y 1/2.—Las niñas del tenor.—Los contrabachos.—El Tesoro de la bruja.—El Val de las sombras.

CENTRAL KURSAAL.—Gran Café concierto.—A las nueve y media.—Gran función de variedades. Las Florence.—Las Bonnie Burns.—Mary Dornay et Gregory.—Streamet Evans.—La bella Chelito.—Escogido cuadro español.

CINEMATOGRAFO INTERNACIONAL.—Encomienda, 16, entre Mesón de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematógrafos de Europa.—Historia de naufragos.—Los apaches de París y en todas las secciones el Fregol español.

CINEMATOGRAFO DE ROSALES (seguina á la calle del Rey Francisco).—Gran variedad de películas.—La muñeca eléctrica.—El bazar de juguetes mecánicos.

A Alonso, impresor, Barbieri, 8, Madrid.

J. & A. NICLAUSSE

Société des Générateurs inexplosibles "BREVETS NICLAUSSE."

24, RUE DES ARDENNES.—PARÍS (XIX.º)

Fuera de Concurso, Miembro del Jurado en las Exposiciones Universales de París, 1900, y San Luis, 1904.

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA

GENERATEUR=PARÍS

GENERADOR=BARCELONA

INSTALACIONES EN LAS MARINAS DE GUERRA

Fuerza en caballos de las instalaciones

Constructores concesionarios extranjeros

País	Nombre	Caballos
Estados Unidos.	Crampaud C.	800
	Waterbub boilers Niclausse C.ª	800
Inglaterra.....	Williams et Robineon	800
	Humphreys Tennant.	800
Italia.....	Gio Ansaldo, Armstrong Génova.	800
	Hawtorn Guppy.	800
Rusia.....	Astilleros Nicoláeff.	800
Alemania.....	Friedl-Krupp, Germaniawerke	800

MARINAS DE GUERRA

País	Nº	Caballos
Marina francesa....	34	300 200
— inglesa.....	9	114 000
— americana.....	6	108 000
— japonesa.....	5	61 000
— italiana.....	3	47 000
— rusa.....	4	42 000
— española.....	2	23 000
— turca.....	2	21 000
— alemana.....	2	17 000
— argentina.....	1	2 000
— chilena.....	1	500
— portuguesa.....	3	200

Total 12 marinas de guerra, 72 buques y caballos 735.900.

Cabe añadir á las cifras anteriores una fuerza de 83.000 caballos repartidos en 80 buques mercantes, entre los que se cuentan dos paquebotas de 15 000 caballos y 83.000 toneladas cada uno. Marina de recreo 5.000 caballos

APLICACIONES EN LA INDUSTRIA

800 000 caballos fuerza motriz, alumbrado eléctrico, calefacción, utilización de gases perdidos, etc., etc., etc.

País	Nombre	Caballos
Central general de electricidad de Pontypridd, 15.000 caballos, que alcanzan á.....		75.000
	Lebon y C.ª.....	6.000
C.ª eléctrica del Sector de la ribera izquierda..		60.600
Ciudad de París (Talleres de Colombres).....		5.000
C.ª Gral. de Electricidad. Exposición Universal de París 1900.....		5.000
C.ª de electricidad del Ouet-Parisien.....		4.000
C.ª de gas de Lyon.....		3.500
C.ª Fresno.....		3.000
Sociedad industrial de productos químicos.....		3.000
Sociedad llense de alumbrado eléctrico.....		2.000
Duhot-Frémaux Delplanque.....		2.000
C.ª Pn de tranvías.....		1.700
Batle y Hernández.....		1.600
Fundición de cañones de Bruges.....		1.500
Estación Central de Cayena 1.200		1.200
Estación Central de Londres.....		1.200
Casa Ménier (Noisiel).....		1.000
Almacenes «Bon Marché»		1.000
C.ª de ferrocarriles del Oeste.....		1.000
Antigua Sociedad de alumbrado eléctrico de Tolón		1.000
C.ª francesa de conglomerados de hulla.....		1.000
M. Andree (A.) fabricante de aceite.....		1.000
Sociedad industrial pour la Schappe.....		900
Beneficencia pública París		800
Exposición de San Luis.....		800
Hospital Lariboisiere.....		750
Sociedad de los Establecimientos Oostel-Viday.....		700
Arsenal de Brest.....		600
Torre Eiffel.....		600
Sociedad Tolosana de electricidad.....		600
Fábrica nacional de pólvora de Moulin Blanc.....		600

RESUMEN DE LAS PRINCIPALES VENTAJAS DE ESTOS GENERADORES

Son los más ligeros. Los de más reducido volumen. Los de más fácil limpieza. Los de más rápida puesta en presión. Los más fuertes y sencillos en sus órganos, sien lo insignificante el gasto de conservación. Son los únicos cuyos tubos están únicamente sometidos sin tornillos y están equilibrados por presión. Dan el máximo de economía en el uso de combustible, sin auxilio de aparato alguno. Ofrecen una gran superficie de parrilla en un espacio determinado.

Representante exclusivo en España

D. RICARDO ZARAGOZA

Barcelona-Vallencia, 223

Compañía Transatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Marzo 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 e isla de Santo Domingo.

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

El día 26 de Marzo 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 e, islas de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Marzo saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Montevideo**, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se admite 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 Curapano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool el día 3 de Marzo de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Isla de Panay** directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia y el día 31 de Barcelona el vapor **Alicante**.

Línea de Buenos Aires

El día 3 de Marzo saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz, el vapor **de estratègic** 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 Tanger Casablanca, Mazagan, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, con retorno a Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Poo

El día 25 de Marzo saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor **San Francisco** para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagan y otros puertos de la costa Occidental de África y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger

Salidas de Cádiz: Lunes, miércoles, y viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados. Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como na acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También 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.

Artículos importantes.—Rebajas en los fletes de exportación. —La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas de 14 de Abril de 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

Servicios comerciales.—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los muestrarios que se sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

COMPANÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIN, LTD DE LONDRES FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUIPÚZCOA)

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etcétera, de los sistemas que son propiedad de la Casa Vickers y de los modelos que el Gobierno pueda confiarle, así como, mediante convenio especial, los carros de vapor sistema Thorneycroft tan generalizados en Europa para servicios militares, industriales y municipales.

Se ejecutan toda clase de trabajos mecánicos, tales como reparación de máquinas, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse a la

Dirección Gerencia:—Montalbán, 3, Madrid.

ó a la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE
Santiago Garcia Castellón

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

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

Delegación de la GERMANIA acreditada Compañía de Seguros marítimos, fluviales y terrestres, domiciliada en Berlín.

Corresponsal del **DIARIO DE LA MARINA**

NOTA.—Esta Agencia tiene activos corresponsales en todos los pueblos de la provincia tanto para el cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y venta de artículos en general.

REFERENCIAS DE PRIMER ORDEN

UNIFORMES PARA LA MARINA

E. QUINTANA

ARENAL, 15, SASTRERÍA

ACABA DE PUBLICARSE

MADRID

Parte Oficial: Monarquía Española. Real Casa. Consejo de Ministros. Cuerpos Colegiados: Senado. Congreso de los Diputados. Cuerpo diplomático: Español. Extranjero. Consejo de Estado. Tribunal de Cuentas del Reino. Ministerios: de Estado, de Fomento, de la Gobernación, de Gracia y Justicia, de la Guerra, de Hacienda, de Instrucción Pública y Bellas Artes, de Marina. Gobierno civil.

MADRID

Parte descriptiva: Señas de sus habitantes, por orden alfabético de apellidos. Profesiones, Comercio e Industrias. Lista general de señas de los habitantes de Madrid, clasificadas por orden alfabético de calles y por números de casas.

y á todos es interesante.

Vigésimasegunda edición, 1906.

GUÍA COMERCIAL DE MADRID Y SU PROVINCIA

PUBLICADA CON DATOS DEL ANUARIO DEL COMERCIO (BAILLY-BAILLIÈRE)

CONTIENE

PRECIO

En Madrid, 5 pesetas. En provincias, 5,25.

De venta en la Casa editorial de BAILLY-BAILLIÈRE E HIJOS, Plaza de Sta. Ana, 10, en todas las Librerías y Tiendas de objetos de escritorio.

ASTILLEROS DEL NERVION BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, etc. molcadores, 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 fuedtes, armaduras, etc

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS PRESUPUESTOS GRATIS

Biblioteca Marítima Nacional

Santa Pola (Alicante)

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos, que llevan en su primera cara noticias y precios de las obras que nos faciliten para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo á tarifa, que se me pida. Se invita á los autores y editores á que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

Centro de propaganda

y venta de obras y revistas nacionales y extranjeras que se relacionan con el mar y sus industrias.

Estrada y Agacino.—«La telegrafía sin hilos, segunda edición. Lleva un nuevo capítulo con lo referente á los últimos adelantos de los sistemas alemanes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras ó instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905. 500 páginas de texto y 200 grabados, ocho pesetas.
Rodríguez Martín (Manuel).—«Mares territoriales» Estudio de derecho internacional referente á la extensión de las aguas jurisdiccionales, sobre el buen empleo de las artes de arrastre en aguas libres. Obra de gran utilidad. Lleva juicios y críticas sobre la manera de tratar este asunto por el autor, que suscriben generales y jefes de la Armada, académicos y catedráticos de Derecho Marítimo Internacional. Un tomo, en cuarto, cuatro pesetas.

Este Centro se encarga de servir cuantas publicaciones se le pidan, en iguales ó más ventajosas condiciones que los establecimientos de mayor crédito, nacionales y extranjeros.

Por los convenios especiales que esta casa tiene con muchos autores y editores, facilitará á plazos, sin aumento de precio, la mayoría de las obras que anuncia.

Los pedidos deben mandarse acompañados de su importe en sobre-monedero, valores declarados, sellos de correo ó letras de fácil cobro al director de la Biblioteca Marítima Nacional.

Perfumería GAL

Arenal, 2

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS

— Dos salidas semanales de todos los demás puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella. —

— SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES GIRON Y SEVILLA —

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla. —

— SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BUDROS —

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

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

Vda é Hijos de J. Barreras, INGENIEROS

VIGO

Constructores de vapores y lanchas para pesca con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol

MAQUINAS Y CALDERAS PARA LA MARINA

Agentes generales en España, de **Plenty & Son Ltd. Newbury.**

MÁS DE CIENTO VEINTICINCO VAPORES TRAJAN EN ESPAÑA ACTUALMENTE CON MAQUINARIA DE ESTA CASA.

ASTILLEROS

TALLERES MECANICOS DE CONSTRUCCION

Instalación completa de fábricas de conservas y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosas instalaciones funcionando en España y Portugal. Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

BIBLIOTECA "PATRIA," MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso debidas á los mas distinguidos literatos españoles.

La mejor recomendación de esta Biblioteca es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los Sres. Pareda, Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fastenrath, Dugas de Rivaz, Sivola, etc.

Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nombradía y cubiertas tiradas á seis colores con el retrato del autor de cada obra.

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.
» Conde de Bernar.
» Conde de Oñilleros.
Itmo. » Barón de Vilagayá.
Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

OBRAS PUBLICADAS Y EN PREPARACION

Menéndez Pelayo.—José Zañonero.—Nifonso Pérez Nieva, Conde de las Navas.
Ángel Guerra, etc., etc.

PRECIO: UNA PESETA

PIDANSE EN TODAS LAS LIBRERÍAS DE ESPAÑA Y AMÉRICA

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI, 8, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

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

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