

# Diario de la Marina

Año XXXVIII - Número 11.558

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Sábado 31 de Marzo de 1906

CALLE DE BARBIERI, N.º 8.

Segunda edición

## ¡FUERA MISERIAS!

De algún tiempo a esta parte se observa en la Marina, sin duda por no haber lugar a dedicarse a otra cosa mejor, un prurito de iniciativas respecto a cuestiones desagradables de menor cuantía, descolando últimamente las que se refieren a variaciones de indumentaria, á ingerencias inoportunas de unos servicios en otros, á preferencias de sitio en procesiones y paradas, que si no tienden á resolver los problemas magnos de que depende la vida de la Armada, en cambio contribuyen á debilitarla todavía más, estableciendo entre los Cuerpos que la componen diferencias que provocan rencillas y antagonismos, en momentos en que toda la fuerza que da la unión es poca para defenderse de los embates exteriores.

Es indudable que en la Marina se vive fuera de la realidad inspirándose en criterios que se forjan desconociendo por completo el estado social de la Nación, con el cual no tienen más remedio que compenetrarse todos los organismos que en ella existen, adaptándose al medio en que se desarrollan; y de aquí uno de los caracteres que con más aparato que efecto real presenta á la opinión la Marina, haciéndola aparecer ante aquella como queriendo vivir una vida aparte y constituir un templo cerrado, cuyas puertas ningún profano puede traspasar y del que solo llega al exterior el ruido de las acaloradas disputas de los iniciados que dentro de aquél ofician.

Si en algún momento la Marina necesita conquistarse el afecto público, es en el actual, y no hay que desperdiciar ningún medio para lograrlo; por tanto, conviene evitar á todo trance, que las pequeñeces de dentro trasuden al exterior, rebajando el crédito de una corporación, cuyo objetivo es servir á la Patria en el cometido que requiere mayor amplitud de ideales y más elevación de miras.

La discreción se impone y sólo es discreto lo oportuno. Poner sobre el tapete ahora cuestiones que dividan á la corporación amargando aún más el desaliento que en ella cunde por la aflictiva situación que atraviesa, no lo conceptuamos pertinente; por el contrario, hay que atajar cuanto de ese estado de descontento pueda surgir, imponiéndose hoy más que nunca una estrecha unión bajo una dirección inteligente, en la forma que lo verifican todas las colectividades que tienen instinto de vida y saben defenderse en los momentos difíciles.

Hay que rechazar el predominio de los espíritus ambiciosos de miras estrechas y mezquinas, que sin condiciones ni merecimientos personales quieren vivir de la negación de los méritos de los demás y utilizar el descontento general halagando pasiones de colectividad que tienden á destruir las individualidades que dentro de ellas existen de verdadero valer; las cuales son fácilmente disociables por esa misma causa, pues el hombre de inteligencia y acción carece casi siempre de astucia, y vive muy por encima de las ruindades, para percibirse del ataque artero que se le infiere.

Este es el gran riesgo que corren los institutos militares en la inactividad y síntoma primero de su descomposición, pues cuando se mueven en la plena acción de su objetivo, entonces sólo surgen los hombres de relevantes condiciones capaces de reizarlo, distinguiéndose en los combates y en toda clase de hechos profesionales y de guerra, desapareciendo, por consiguiente, el peligro de que los intrigantes y vividores puedan predominar ni torcer en su provecho el espíritu de la corporación.

Conviene, pues, no dejarse alucinar y convencerse de que los organismos sólo se perfeccionan funcionando; que importa en primer término, ahora más que nunca, disponer de toda la energía de la corporación en masa, para coadyuvar á los esfuerzos de los que trabajan en la Patria por la reconstrucción de la Marina, para cuyo fin es preciso dejar de lado cuestiones pequeñas y rivalidades mezquinas, que en vez de enaltecer deprimen y crean obstáculos al logro de aquella aspiración en la cual se encarna el porvenir de la Armada.

APLICACIONES MARÍTIMAS

## La cuestión del carbón

La producción carbonífera de los Estados Unidos viene preocupando hondamente al mercado europeo, y la importación de ese artículo de procedencia yanqui en los distintos países industriales de Europa, marca un paso gigantesco en el orden de las competencias, si se tienen en cuenta las distancias de los centros de produ-

ción, los fletes y las gabelas que han de acarrear tales transportes, y no obstante, importados en los países productores de carbón europeo los carbones americanos, producen, sin duda, negocio beneficioso.

Este fenómeno de la importación americana no es consecuencia de que Europa haya disminuido su producción propia del artículo. La demanda de «pan negro» para el vertiginoso movimiento industrial es cada día mayor, y las entrañas del planeta con mostrarse propicias al saqueo del minero, no bastan á saciar las rojas fauces de los altos hornos; y los hogares donde se fabrican por minuto los millones de caballos indicados, que mueven las innumerables máquinas que la humanidad necesita hoy en su neurasténico movimiento continuo.

No obstante los medios de extracción, los gastos industriales para tal objeto en cada país, los transportes terrestres y los fletes son quizás el motivo de las victorias en esa competencia que arruina, y por lo tanto, justo es que su estudio sea la preocupación de las naciones.

Como primeras materias para las industrias deben considerarse los carbones bajo dos puntos de vista: el primero para explotar aprovechando los productos de transformación que cabe extraer de los combustibles; y el segundo considerando á estos como productores de calor y por lo tanto de temperaturas elevadas.

En este segundo aprovechamiento cabe hacer, además, la distinción del objetivo calorífero, ya sea este para fusiones ó reacciones químicas á fin de producir transformaciones metalúrgicas ó para desarrollo de fuerza en calderas y máquinas de todo género.

De las hullas grasas sale el gas del alumbre, de las alquitranes, el coque; y de las turbas y lignitos los respectivos carbones, las parafinas, el ácido acético, los acetatos del comercio, etcétera etc. Por su combustión con el oxígeno del aire se deben exigir al combustible dos condiciones: ó que facilite calor con economía ó que además pueda alcanzarse con él temperaturas muy elevadas.—X.

## ECOS NAVALES

Alemania

Por medio de un sistema directo de telegrafía sin hilos, se van á establecer comunicaciones entre Wilhelmshaven, la Estación Naval del Mar Norte, Kiel y la Estación de la Escuadra del Báltico.

Las autoridades navales de Wilhelmshaven, para este fin, utilizarán dos estaciones de telegrafía sin hilos. Una de ellas se erigirá en la segunda entrada del puerto, y pondrá en comunicación á Wilhelmshaven con Heligoland y Borkum y con una isla en la boca del río Ems, cerca del estuario de Dollart. La otra estación se instalará en el tope de la chimenea de la fábrica de electricidad que tiene una altura de 220 pies y permitirá comunicar con Kiel en el Báltico.

De este modo en caso de ataque habrá medio de llevar auxilios al Elba, Wesser y Bahía de Kiel que son los tres puntos navales más interesantes del litoral germánico.

## Nuevos súbditos españoles

Apenas si se han enterado las gentes de que unos uoros fronterizos á nuestra factoría del Río de Oro en la costa de Africa, aprovechando la ida del Rey á Canarias, han hecho acto de sujeción á España, ofreciendo sus homenajes á D. Alfonso XIII.

Los telegramas oficiales no dicen una sola palabra de semejante cosa, y gracias á que algún reporter de los que se han quedado acá, ha tenido humor y paciencia de echarse á nadar, como quien dice, en el farrago inmenso de los periódicos llegados del archipiélago en el último correo, y por casualidad le ha saltado á la cara la noticia.

¿Quiénes son esos espontáneos y nuevos súbditos de España? Según parece, son gente que habita en el interior africano fronterizo, como queda dicho, á nuestra mencionada factoría.

Constituyen tribus nómadas, dedicadas al pastoreo y á la agricultura rudimentaria, apartados de los dominios del sultán marroquí sin reconocer otra soberanía que la de sus ancianos jefes de kabila.

Los que han hecho ante el Rey de España acto de sujeción, pertenecen á la kabila de Uad-sva, (hijos del león) y su jefe Abderraman es el que ha arrasado á los santones de las otras tribus á realizar este acto, con el cual crean poner fin á sus rivalidades y luchas fratricidas.

Por la relación de los periódicos canarios se ha venido en conocimiento de que el intérprete que les ha servido para esa sujeción es un simpático hijo del desierto muy entusiasta de España, que estuvo en Barcelona y quedó encantado con los cinematógrafos.

Esas kabilas son ricas relativamente, pues comercian en ganado vacuno, marfil, oro y plumas de avestruz, pieles, etc.; siendo los que más comercian con la factoría de Río de Oro, de modo que se trata de un núcleo de población nómada que está en admirables condiciones para asimilarse usos y costumbres contribuyendo notablemente á extender la influencia española por aquellos confines.

No se comprende como los telegramas oficiales han pasado esto por alto, que tanta importancia tiene y que puede servir de mucho en ulteriores determinaciones de nuestra política de expansión en el continente negro.

Pero en fin, el hecho existe y tiene gran significación pues esas tribus, que han presentado un mensaje de adhesión al Rey de España, quieren que nuestra nación les ayude á civilizarse, á garantizar el orden y la seguridad y á establecer relaciones amistosas y abrir aquellas regiones desconocidas al comercio.

He ahí un acontecimiento de pequeñas proporciones pero que acaso en un día tenga extraordinario relieve ó importancia, pues esas tribus colindan con la colonia francesa del Senegal y son testimonio vivo y efectivo de la preponderancia española.

EXACCIONES

## NO SE ESCAPA UNA RATA

En todos los periódicos se ha publicado ya la nota oficiosa de la recaudación de cédulas personales dando al público en general la intencionalidad y desazón de que, sino de grado, por fuerza, tendrá que pasar por las horcas caudinas y soportar la tiranía exactiva de ese papel que no sirve para nada ni aun para su misión primordial, que es, ó era en sus principios, de identificación.

A nadie le interesa ya que el individuo á quien la cédula se refiere sea andaluz ó gallego, joven ó viejo, millonario ó horterá; lo esencial es saber si na de pagar cédula de primera clase ó de última, pues en esto como en materia de entiersos hay clases, y los de primera llevan, es un decir, penachos y palafren, y los de última, unas humildes y nada limpias parihuelas.

Este año, en la clasificación de cédulas se ha introducido una novedad, la de una cédula especial para «conyugues», que va á hacer un flaco servicio á los matrimonios mal avenidos que ni en la cédula querran aparecer juntos, pero la previsión recaudatoria á todo llega, y así como en las cajas especiales del Banco para particulares hay que las diría D. Juan Nicasio, con dos llaves una para el marido y la otra para su costilla, también las cédulas personales de esa especialidad tienen dos amarras, una para el esposo y otra para la mujer, y con el tiempo van á venir tan a menos como las Bulas baratas con abstinencias, que ya las hay hasta de dos y tres reales.

Ello es que ya se han establecido las zonas recaudatorias y que no hay más dilema que aflojar la morsa ó vivir á la que salta y como las tribus nómadas, sin casa ni hogar, y puede ser que ni aun así escape nadie á la activa persecución del recaudador, que firme en las disposiciones oficiales que pomposamente consignan en sus citaciones conspira contra nuestra tranquilidad y nuestro bolsillo con una tenacidad digna de mejor suerte.

Y... ¡ajo al Cristo y oído al pache! «los contribuyentes que no acepten las cédulas al ser invitados para ello, se verán en la necesidad de...» atenerse á las consecuencias. Lo más sensible de todo esto es que aquellos infelices que perciben sueldo, por mezuño que sea, del Estado, la provincia ó el municipio, en una palabra, que cobran por medio de habilitado, saben ya que no les libra del descuento de la cédula ni el Espíritu Santo, dicho sea con todo el religioso respeto propio del caso.

No se escapa una rata. ¡Y cuidado con engañar al recaudador pagando una cédula de inferior clase á la correspondiente porque entonces se arma la gorda; á evitar lo cual los señores habilitados «cuidarán muy especialmente» que cada quisque pague la cédula que le corresponde.

Y quien no esté conforme puede formular la queja que estime conveniente en tales días y á tales horas, en tal ó cual forma, cuyas reclamaciones por sabido se calla, van al cesto de los papeles viejos... ¡y adivina quien te dió!

Abel Imart.

## DE LA COSTA

(POR TELEGRAMA)

Emigrantes temerosos.— Enfermedad sospechosa.

Bilbao 30.

Del vapor «Santa Fe», arribado ayer á este puerto para recoger carga y pasajeros con destino á Buenos Aires, fueron desembarcados esta mañana dos cadáveres.

Corrió el rumor de que se trataba de dos casos de enfermedad contagiosa, y los pasajeros, en su mayoría emigrantes, negáronse á embarcar en el «Santa Fe». La casa consignataria costea la estancia aquí de los pasajeros hasta que llegue otro vapor.

Vapor pesquero incendiado.— Dos céntimos.

San Sebastián 31

Al regresar ayer tarde de sus faenas el vapor pesquero «Eleano», y hallándose á 14 millas del puerto, una lata de petróleo que iba sobre cubierta, encima del departamento de máquinas, prendió inflamando y desparamóse por el barco, alcanzando al maquinista, José Irastorza y al patrón Ignacio Olaveaga. Ambos resultaron con graves quemaduras en distintas partes del cuerpo.

La tripulación pudo combatir el incendio y llegar, ya de noche, al puerto, donde acabó de extinguirse el fuego.

## De tumbo en tumbo

Dentro de pocos días tendrá lugar en los salones de la Cámara de Comercio de Madrid la Asamblea magna de los alcoholeros, que ya no saben qué hacer para evitar el golpe de muerte que amaga á su industria, una de las más importantes de España, por el exagerado afán del Fisco en exprimir una producción que no puede más con los impuestos y gabelas de toda especie que sobre ella gravitan.

La cuestión alcoholera es casi tan difícil de resolver y acabar, como la famosa de Oriente, y ha evidenciado que el Estado no sabe administrar sin destruir, toda vez que lejos de fomentar la producción la aniquila y destruye, matando, como dice la fábula, la gallina de los huevos de oro.

Y así resulta, que en la complicada malla tributaria un producto de esa industria que podía, bien administrado, ser una fuente de seguros ingresos, está llamado á desaparecer, pues valiendo en cotización del mercado 65 pesetas, la unidad tributa 200. ¿Cabe absurdo mayor?

Esto evidencia que la administración del

Estado no sabe lo que trae entre manos, pues á nadie le cabe en la cabeza que se lleve á semejante finalidad. Como ese hay otros muchos casos que resultarían burlas sangrinas si no hubiese el convencimiento del error mayúsculo que constituyen.

Pero el caso es que el error subsiste; que no hay señales ni deseos de subsanarlo y que por consecuencia de incomprensibles torquedades una importante industria que durante muchos años ha estado en prosperidad beneficiosa para todos, incluso el Estado, va á desaparecer sin dejar rastro.

En esa Asamblea magna podrán aprenderse muchas cosas, pero ¿quiénes las oirán? Aquellos únicamente que las tienen olvidadas de puro sabidas; y en cambio, aquellos que las deb n saber las ignoran y no se tomarán la molestia de asistir.

En otros países á esas asambleas van los políticos de profesión, y vivi ndo en contacto con los expertos, concluyen por conocer y apreciar en sus aspectos distintos y relaciones variadas, la cuantía de intereses puestos en juego en esas industrias, que, en vez de ir para abajo, se desenvuelven y prosperan con beneficio del país y del Fisco.

Aquí nada de eso interesa, y legisladores, administradores, industriales y políticos van de tumbo en tumbo, sin orientación, sin brújula, completamente ciegos; y así es como la opinión se va divorciando de la política, porque esta no sabe inspirarse en los verdaderos intereses del país.

Cuando esa Asamblea magna de los alcoholeros se verifique, se agitará un poco la superficie, pero el fondo permanecerá insondable y subsistiendo el mal no se verá la emienda.

MARINA MERCANTE

## SOBRE EMBARQUES

I

No puedo estar conforme con ninguna de las soluciones propuestas en el DIARIO DE LA MARINA, para armonizar los intereses de náuticos y patronos de cabotaje, en lo que afecta á mandos de buques.

No encuentro, por más que lo busco, el fundamento de la Real orden del 22 de Enero último, que concede á los patronos el mando de los buques cuyo tonelaje sea inferior á 150 en los de vela, y á 300 en los de vapor, en navegación de pequeño cabotaje (?); y á los de 200 y 400, respectivamente, cuando los viajes se efectúan, regularmente, dentro de una provincia marítima ó entre dos limitrofes.

Reorganízese el ejercicio de la profesión de piloto, en 1885— tome nota D. Salvador Montero, director del periódico *El Cabotaje*, que se publica en Málaga—siendo entonces escaso el número de náuticos, con relación al de los buques que componían nuestra Marina mercante, y en cambio, eran numerosos los patronos de cabotaje.

Dispuestos que los buques de vela de 100 ó más toneladas de arqueo tal, y los de vapor de más de 200, cuando navegasen dentro de una provincia marítima, llevasen siempre un Piloto, aun cuando fuesen mandados por patronos de cabotaje (1) y se dispusiera así mismo (2), que en las navegaciones por las costas de España fuesen los buques mandados por capitanes (entonces, Pilotos primeros y segundos), Pilotos ó patronos, y que estos últimos pudiesen continuar mandando buques en más navegación que no fuese la costanera; pero que, al cesar en dichos cargos, fuesen, desde luego, sustituidos por capitanes ó Pilotos (3).

Al parecer, se olvidó esta soberana disposición, pues á ciencia y paciencia de todo el mundo, continuaron embarcando los patronos para mandar buques en navegación de gran cabotaje y de altura, y esto puedo afirmarlo, pues á mí, entonces poco conocedor de las disposiciones sobre embarques, me ocurrió varias veces ir en ambas navegaciones, en buques cuya Real patente estaba á nombre de patronos de cabotaje.

Posteriormente, en 1887, se reorganizó la carrera de Náutica (4), definiéndose las distintas clases de navegación, dividiéndose en *cabotaje, gran cabotaje, altura y gran altura ó grandes travesías*; considerando la *costanera*, dentro de España ó de sus posesiones, como de *cabotaje*, y mandóse nuevamente, que todos los buques de más de 100 ó 200 toneladas, de vela ó de vapor, respectivamente, embarcasen por lo menos, un capitán ó un piloto, cuando fuesen mandados por patronos.

Está esto tan claro, que no se precisa de gran poder visual ni de aparatos de óptica para verlo, y á pesar de los pesares, aún continuaron los patronos, por gran espacio de tiempo, ocupando cargos sin derecho alguno, pues vigente la R. O. del 85 sobre cesión en el mando, y definidas por la de 1887, las diferentes clases de navegación, aún embarcaron varios patronos para mandar buques en navegación de altura. De esto soy testigo, por desgracia.

Nadie se dignó protestar de las dos disposiciones citadas, y, así las cosas, cumpliéndose, mejor ó peor lo legislado, llegó Mayo de 1901, en cuyo mes, iniciado y organizado por la Liga Marítima Española, celebróse en Madrid el primer Congreso marítimo nacional, en el que estuvieron representados navieros, consignatarios, náu-

(1) R. O. 30 de Abril de 1885 (publicada en la Gaceta del día 24 de Junio del mismo año), artículo 5.º

(2) R. O. 30 de Abril del 85.

(3) R. O. 30 de Abril del 85 (artículo 5.º)

(4) R. O. 12 de Septiembre del 87, (publicada en la Gaceta del día 27 del mismo mes).

ticos y patronos, y con beneplácito de todos, tomáse el acuerdo que figura con el número 16 entre los del mencionado Congreso, cuya presidencia honoraria ocupaba el entonces ministro de Marina señor duque de Veragua, que en síntesis dice:

«Que se procure que todos los buques de vela de más de 100 toneladas de arqueo total, y los de vapor de más de 200, sean mandados por capitán ó piloto, cuyo embarque es obligatorio.»

ANCEL DE LA VINA

## EXTRANJERO

LA RETIRADA DE BULOW

Según telegramas recibidos de Berlín, en un plazo muy próximo será un hecho la retirada del canciller.

Este pronunció ayer en el Reichstag un discurso apoyando la proposición de ley relativa á la creación del Ministerio de las Colonias y manifestó que creía necesario asegurar á la Cámara que los rumores de crisis probable en las Cámaras carecían en absoluto de fundamento.

LA SITUACIÓN EN CONSTANTINOPLA

Ha producido grandísima sensación el asesinato de Redran Pachá, prefecto de Constantinopla, pues se sabe que es el resultado de una querrela que se produjo con motivo de la reparación de un camino, entre la víctima y Abdul Ressak, hijo del famoso kurdo Haderhan Pachá, el cual dejó 48 hijos, la mayoría de ellos en altas posiciones.

SITUACIÓN EN FINLANDIA

Se teme que los reaccionarios rusos que exhortan al Gobierno para que envíe á Finlandia fuerzas armadas consigan sus propósitos y se retire á dicho territorio las libertades que clementemente le fueron otorgadas.

Numerosos finlandeses vuelven á emigrar. Se temen serias complicaciones si se extreman las medidas de rigor, pues el espíritu público está muy excitado y los finlandeses se hallan dispuestos á defender los derechos suyos con las armas.

LAS PRINCESAS DE BATTENBERG

Esta mañana salieron para la isla de Wight las Princesas Beatriz y Eugenia de Battenberg.

EFEECTO DE LAS HUELGAS

A causa de las repetidas huelgas de este año, varias fundiciones metalúrgicas de Sajonia se verán obligadas á cerrar varias fundiciones.

LA ARMADA ALEMANA EN ORIENTE

El Gobierno alemán ha decidido aumentar el número de unidades navales en el Extremo Oriente.

TERREMOTO EN ITALIA

Han quedado en la miseria 3.000 personas á consecuencia de un terremoto en la isla de Ustica en el mar de Sicilia.

ITALIA Y TRIPOLI

El *Ceinturón* dice que en cuanto se arregle la cuestión de Marruecos, Italia suscitará la de Trípoli, á fin de que Europa reconozca sus derechos eventuales sobre aquel territorio.

## Desde San Fernando

29 Marzo.

Noticias de Marina.—Del Departamento

Al intendente se remite instancia del escribiente delincador D. José Asado, solicitando categoría y sueldo de auxiliar tercero de oficinas de Marina.

—A Fernando Póo se remite instancia del contramaestre D. Juan Rodríguez Manseiro, solicitando asignar á su esposa 5 pesetas como pensión de una cruz; asignación que se le concede.

—Se dieron las órdenes para que el contador de navío D. Miguel Trigo se encargue de la Comisión liquidadora de la Habana, cesando el de igual empleo D. Salvador Cerón, que se encarga de la 2.ª Secretaría de la Comandancia general.

—Se ordenó se encargue del Detail de Practicantes el primer médico D. Pedro Muñoz Bayardo.

—Para los reconocimientos del personal de la Armada durante el mes de Abril, los primeros médicos D. Vicente Gironella, D. Adolfo Sánchez Otero y D. Miguel Peña Galvez.

—Se ha concedido la excedencia voluntaria al segundo maquinista D. Antonio Parades Perrin y al de igual clase D. Rafael Ibañez Cosme.

—Se concedió un año de licencia, sin sueldo, al tercero D. Jaime Vello.

—Al subsecretario del ministerio se cursa instancia del tercer maquinista D. Pablo de Diego y Lozano, en súplica de que se le conceda la vuelta á activo.

—Se conceden cuatro meses de licencia al segundo maquinista D. Luis Arganoso, que se halla embarcado en el «Don Alvaro de Bazán», de donde desembarca para ingresar en la factoría, ordenándose á Santa Cruz de Tenerife sea pasaporte para esta capital.

—Al de igual empleo D. José Montero, también del «Don Alvaro de Bazán», de donde desembarca, se le concede igual licencia y se ordena sea pasaporte.

—Embarca en el expresado buque el segundo maquinista D. Rafael Ibañez Cosme.

—Cesa en la Factoría y embarca en el expresado cañonero, el tercer maquinista D. Manuel García Albarán.

—Solicita la vuelta al servicio activo, el cabo de Infantería de Marina D. Agustín Manzanero Prieto, cuya instancia se remite al ministerio de Marina.

—Para Fernando Póo fueron pasaportados el capitán D. José Jorquera y Garri, un cabo y 12 soldados.

## Declaraciones del Sr. Moret

En una interview celebrada con el señor Moret por el corresponsal de *Le Matin* ha hecho el presidente del Consejo las siguientes declaraciones acerca de la Conferencia de Algeciras:

«España—dijo el Sr. Moret—se halla contentísima por el acuerdo firmado en Algeciras.

Francia y España salen de la Conferencia con honor y buena cara.



Nuestro destino es aba en Algeciras estrechamente ligado al de Francia, y la comunidad de intereses nos obliga a marchar de acuerdo con la diplomacia francesa...

El acuerdo, ya seguro, disparará el maletar que se había acentuado en estos últimos tiempos.

Espero que la solución pacífica recaída conducirá a un mejoramiento de relaciones entre Francia y Alemania.

Esto para España, como para los demás países, constituiría un verdadero beneficio. La Conferencia, si estas esperanzas se confirman, puede ser el comienzo de una era de tranquilidad y tolerancia entre las naciones.

Únicamente—añadió después—me inquieta el movimiento antipatriótico, calificado de antimilitarista, que se manifiesta en algunos países.

Los resultados serán contrarios a los que persiguen sus promovedores.

Los Gobiernos, en vista de él, se verán obligados a defender la obra de los respectivos armamentos nacionales.

Otro movimiento paralelo, disfrazado de religioso, que también se observa, pu de retrasar asimismo la era de tranquilidad resultante de la Conferencia.

El orden social estará comprometido—terminó Moret—mientras no se ponga oco en Europa y América a la propaganda disolvente del antimilitarismo.

LOS NUEVOS

Aranceles de Aduanas

La Gaceta publica hoy los nuevos Aranceles de Aduanas precedidos del Real decreto siguiente:

Artículo 1.º Se aprueban los Aranceles de Aduanas, que se publicarán inmediatamente en la Gaceta de Madrid, y contra los cuales podrán formularse y presentarse reclamaciones durante todo el mes de Abril próximo.

Art. 2.º El Gobierno resolverá en el mes de Mayo siguiente, previo informe de la Junta de Aranceles y Valoraciones, las reclamaciones que se formulen contra dichos Aranceles, los que después de rectificados, empezarán a regir en 1.º de Julio de este año.

Art. 3.º La segunda tarifa se aplicará a las mercancías de todas las naciones que otorguen a los productos españoles las tarifas arancelarias más reducidas, si el Gobierno juzga que contienen reciprocidad bastante para esta concesión.

El Gobierno podrá, además, imponer los recargos que estime convenientes sobre derechos de la tarifa primera del Arancel a las mercancías originarias o procedentes de las naciones que, por su régimen aduanero, coloquen en condiciones especialmente desventajosas a los buques ó mercancías españolas.

También podrá imponer recargos arancelarios a las mercancías que gozen de prima de exportación en los países donde se hubieren producido.

Art. 4.º Los productos no europeos importados de un país de Europa sufrirán los recargos determinados en la tarifa especial núm. 3.

Art. 5.º Todos los derechos señalados en los aranceles se pagarán en oro desde la fecha que éstos entren en vigor, y para dichos pagos se admitirán:

Primero. Monedas de oro de cuño español.

Segundo. Monedas de oro de las naciones que forman parte de la Unión Monetaria Latina.

Tercero. Billetes de Banco de Francia y de Inglaterra; ó

Cuarto. Letras ó cheques sobre París, Londres, Bruselas ó Berlín, siempre que estén librados, respectivamente, en francos, libras esterlinas, francos ó marcos, y debidamente garantizados.

Se exceptúan las tracciones inferiores a 10 pesetas y los adeudos por declaración verbal que efectúen los viajeros, que podrán pagarse en moneda de plata, con el recargo equivalente al término medio del precio de los francos en el mes anterior al en que se realice el ingreso.

Art. 6.º Los derechos se revisarán por quinquenios, teniendo en cuenta las altera-

ciones que hayan tenido los valores que sirvieron de base para su señalamiento.

Art. 7.º Quedan derogados todos los decretos, órdenes y disposiciones de cualquier clase que se opongan a lo determinado en estos Aranceles.

Art. 8.º El ministro de Hacienda dictará las medidas oportunas para el cumplimiento de este decreto.

Recuerdos del Japón

El alma de los marinos.—Sensaciones de un testigo

Más de un mes llevaba yo en Tokio y aún no había podido ver al marino sudamericano Domecq García, para quien un almirante argentino habíame dado una carta de presentación. En los hoteles europeos y en los consulados del nuevo mundo, cada dos ó tres días los amigos á quienes visitaba decíanme: «acaba de marcharse Domecq», ó bien, «cuando usted se fué ayer, Domecq llegó». Y probable es que así hubiéramos continuado toda la vida, si yo no me hubiera decidido al fin á irle á buscar al lejano retiro en donde vive contemplando eternamente el mar, el mar azul y luminoso, no con ojos de sonador, no con vaguedades poéticas, no, sino con las pupilas encantadoras de quien considera la inmensa llanura líquida como un campo de maniobras ó como un campo de batalla.

¿Cómo se llama ese barco?—pregunté ansioso. Un oficial japonés me contestó: «El Oslabia». ¡El «Oslabia»! La suerte ponía frente á frente al orgulloso visitante de Spezia y al modesto barco argentino. Las frases de mis amigos me hicieron temblar. Aquel buque, en efecto, según sus palabras, es, solo, mas fuerte que dos nuestros. ¡El «Oslabia»! Y el cañonero continuaba. De uno y otro flanco, las granadas parían trágicas. Al fin el «Oslabia» cayó el fuego y poco á poco, magistralmente, fue hundándose en el mar. El «Moreno» había vencido.

El coronel Domecq García fué, entre todos los attachés navales que tuvieron el honor de ser consultados por el almirantazgo nipón sobre el porvenir de los buques de Puerto Arturo, el único que no se equivocó. Sin orgullo, expresó lo que creía. Sus compañeros alemanes, yankees, austríacos, italianos, fueron de opinión diametralmente opuesta. «Están perdidos todos»—dijeron. El argentino sólo dijo: «Todos pueden ponerse á flote».

En estas cosas, el tiempo es el único que decide y hoy vemos que ha decidido en favor del que era optimista. En el sitio de la plaza, antes, el Nogi le había ya proporcionado dos ó tres veces ocasiones de demostrar que los hombres de los países nuevos, suelen ver más claro que los hombres de las antiguas naciones orgullosas.

Si del marino argentino los japoneses tienen muy alta idea, él se las paga con grande admiración. Es preciso oír hablar á Domecq García de las tropas de Nogi, de las tripulaciones de Togo, de los obreros de los arsenales. A Nogi lo vió durante las angustiosas jornadas del sitio de Puerto Arturo.

—Jamás pareció fatigado, ni desilusionado—dijo.—«Sin dormir, sin comer, estaba siempre en su puesto, que era el más peligroso. Sonreía á todo el mundo y miraba, inmóvil, caer las bombas á sus pies. Muchas veces, al verlo entre las nubes de humo de los enormes proyectiles que caían junto á él, le dí por muerto. Pero en cuanto desaparecía la humareda, surgía de nuevo la misma figura tranquila, los mismos labios sonreían y con el mismo ademán tranquilo, llevábase el cigarrillo á los labios, el inseparable cigarrillo que era su único alimento».

En el acto el coronel Domecq García y yo fuimos buenos amigos. Habíamos de todos. Sus recuerdos son inagotables. Ha estado en las más grandes batallas. Por un favor especialísimo que los attachés navales de Francia, de Alemania y de Inglaterra enviaban, pudo asistir a la formidable acción de Tsushima. ¡Qué epopeya! Y en medio del recuerdo colosalmente humano, una anécdota particular, algo de su patria querida en tan lejanos mares, algo que debe enorgullecer á toda la América española.

—En 1902—me dice—cuando estábamos algunos marinos argentinos vigilando la construcción de los dos cruceros Moreno y Rivadavia, hizo escala en Spezia un barco ruso. Se llamaba «Oslabia». En cuanto echó el ancla, todo el puerto se precipitó hacia él lleno de curiosidad. Yo no pude ir á visitarlo, pero mis dos compañeros aprovecharon un día de asueto y a lá se fueron ardiendo en natural deseo de ver algo de lo mejor y de lo más nuevo que había entonces en Europa. Al regresar, por la tarde, estaban entusiasmados; y durante toda la comida no hicieron más que cantar la gloria, el poderío, la fortaleza de aquel barco modelo. Al fin ambos acabaron por decirme que nuestros dos cruceros en construcción, comparados con el crucero moscovita, no eran sino du verre et de la paille, como dice Malherbe. Yo no puedo decirles que no, pero continúe creyendo que lo nuestro no por ser nuestro valía menos que lo extranjero.

Y pasaron los años. Y el «Rivadavia» argentino se convirtió en el japonés «Kasuga», y el «Moreno» nuestro pasó á ser el «Nichin» de esa gente. Y estalló la guerra y se vió que nuestros cruceros no sólo no valían menos, sino que valían más que muchos europeos. Pero la casualidad tenía que darme una más honda lección de orgullo. En la batalla de Sahima, en lo más fuerte de la pelea, yo seguía con ansia las evoluciones de los dos buques que habían sido nuestros, que yo había visto construir. Admirables de precisión, obedecían como si hubieran sido seres humanos, á las órdenes del almirante. De pronto el «Nichin» solo, el antiguo «Moreno», se enconó frente a un crucero ruso.

«¿Cómo se llama ese barco?»—pregunté ansioso. Un oficial japonés me contestó: «El Oslabia». ¡El «Oslabia»! La suerte ponía frente á frente al orgulloso visitante de Spezia y al modesto barco argentino. Las frases de mis amigos me hicieron temblar. Aquel buque, en efecto, según sus palabras, es, solo, mas fuerte que dos nuestros. ¡El «Oslabia»! Y el cañonero continuaba. De uno y otro flanco, las granadas parían trágicas. Al fin el «Oslabia» cayó el fuego y poco á poco, magistralmente, fue hundándose en el mar. El «Moreno» había vencido.

El coronel Domecq García fué, entre todos los attachés navales que tuvieron el honor de ser consultados por el almirantazgo nipón sobre el porvenir de los buques de Puerto Arturo, el único que no se equivocó. Sin orgullo, expresó lo que creía. Sus compañeros alemanes, yankees, austríacos, italianos, fueron de opinión diametralmente opuesta. «Están perdidos todos»—dijeron. El argentino sólo dijo: «Todos pueden ponerse á flote».

En estas cosas, el tiempo es el único que decide y hoy vemos que ha decidido en favor del que era optimista. En el sitio de la plaza, antes, el Nogi le había ya proporcionado dos ó tres veces ocasiones de demostrar que los hombres de los países nuevos, suelen ver más claro que los hombres de las antiguas naciones orgullosas.

Si del marino argentino los japoneses tienen muy alta idea, él se las paga con grande admiración. Es preciso oír hablar á Domecq García de las tropas de Nogi, de las tripulaciones de Togo, de los obreros de los arsenales. A Nogi lo vió durante las angustiosas jornadas del sitio de Puerto Arturo.

—Jamás pareció fatigado, ni desilusionado—dijo.—«Sin dormir, sin comer, estaba siempre en su puesto, que era el más peligroso. Sonreía á todo el mundo y miraba, inmóvil, caer las bombas á sus pies. Muchas veces, al verlo entre las nubes de humo de los enormes proyectiles que caían junto á él, le dí por muerto. Pero en cuanto desaparecía la humareda, surgía de nuevo la misma figura tranquila, los mismos labios sonreían y con el mismo ademán tranquilo, llevábase el cigarrillo á los labios, el inseparable cigarrillo que era su único alimento».

En el acto el coronel Domecq García y yo fuimos buenos amigos. Habíamos de todos. Sus recuerdos son inagotables. Ha estado en las más grandes batallas. Por un favor especialísimo que los attachés navales de Francia, de Alemania y de Inglaterra enviaban, pudo asistir a la formidable acción de Tsushima. ¡Qué epopeya! Y en medio del recuerdo colosalmente humano, una anécdota particular, algo de su patria querida en tan lejanos mares, algo que debe enorgullecer á toda la América española.

Cuando todos estuvieron juntos, sacó del bolsillo un punal antiguo de aquellos que servía á los samurays para abrirse el vientre en caso de derrota, y lo colocó sobre su mesa. Luego, solemne, puso la mano sobre su hoja é invitó á sus oficiales á que hicieran lo mismo. Aquello quería decir: «Jura mos matarnos, si no vencemos». Cada uno juró así, silenciosamente. Cuando la ceremonia hubo terminado, el viejo almirante los saludó con una profunda inclinación de cabeza, y sin pronunciar una palabra, volvió á su puesto de mando.

El retrato es perfecto. Domecq García quería seguir hablando. ¡Hace tanto tiempo que no ve á nadie que le traiga noticias frescas! Pero el deber es su único guía. Ha sonado la hora de trabajar.

—Adios—me dice. Me lo dice con algo de sequedad. Es el marino que ha reaparecido, el hombre que ha estado en la escuela de estos guerreros de epopayas, de estos seres de hierro y de hielo, impasibles, intangibles, implacables, de estos esclavos de la disciplina.

—Adios!... Y al regresar por el mismo camino hacia Yokohama, ya el ruido no me parece tan desagradable y ya entre el humo de los barcos anclados no sólo veo fealdad, sino que también descubro, flotante, vaga, casi incorpórea, una victoria de las abiertas, muy grande, muy bella.

E. GÓMEZ CARRILLO.

CUENTO

D. JUAN EL INDIANO

(CONCLUSIÓN)

A la mañana siguiente continuaron las pesquisas; nada encontraron ni oyeron el toque del cencerro que ellos muy bien conocían.

Al medio día llegaron juntos a un peñasco, y a su llegada una bandada de cuervos tendió el vuelo, graznando repugnantemente.

Algún animal merto hay por aquí, dijo Juan.

Bueno sería que fuera la Roja, repuso el viejo, y los dos rondaron el peñasco y parárouse ante una masa obscura que yacía en el suelo.

Allí había un animal muerto, una vaca. Había introducido una de las patas traseras en la grieta de una pona y no pudiendo deshacerse del amarre, murió de hambre y de sed... era la Roja.

Y los dos, viejo y mozo, desesperados, mudos, con las lágrimas en los ojos, llegaron al pueblo, de noche, abatidos, cansados... y Aurora llorando recordó á su padre aquel juramento que pronunciara en la taberna, y abrazando á Juan:

Ya no tenemos vacas, le dijo, ya querrás...

Por Dios, Aurora, no digas tonterías.

Si, Aurora mía... me embarco, mañana... te dejo... te lo juro por es...

D. Juan el indiano acababa de El médico declaró que la melancolía causa de su muerte.

La vieja casa del indiano atestose de gente que deseaba ver por última vez el bienhechor desinteresado.

Ni siquiera llegó á ver concluida la grandiosa escuela que de su peculio ordenó construir para la educación de los niños de la aldea.

Aquella noche todos los vecinos, arrodillados en la sala, rezaron el Rosario por el eterno descanso del alma de D. Juan.

Yo penetré en la habitación donde yacía sobre una cama el cadáver, á cuyo lado gimoteaban algunas mujeres, varios hombres desahucados y tristes contemplaban inmóviles el cuerpo del filántropo, cuyo rostro parecía sonreír á la pálida y misteriosa luz de las velas; sonrisa de los justos.

En el extremo opuesto de la habitación y sobre unos muebles, vi ropas y papeles, en confusión, regados aquí y allí.

Fijáronse mis ojos en un pliego manuscrito y sentí mi curiosidad tentada por cojer aquel papel amarillento.

¿Qué contenía? No lo sé... si sé que una voz interior me decía: ojele. Estaba escrito por Juan; reconoci su letra.

Eché una ojeada sobre el grupo que velaba el cadáver y convencido de que nadie en mí se fijaba, tomé en mis manos el papel y me refugié en el obscuro rincón de una habitación contigua.

desagradable á bordo, y lo más prudente es mantenerse al socaire (1), camino que siguen generalmente los oficiales que no están de servicio, cuidando no aparecer sobre cubierta hasta después de terminado el baldeo. Por eso, un oficial general, es claro, que en esos momentos está acostado en su camarote, ó en caso de haberse levantado, aprovecha el tiempo para el aseo propio de su persona.

El almirante Bluewater abrió los ojos en el instante que era lanzado el primer balde de agua sobre la cubierta del «César», permaneciendo en ese estado de beatitud especial que es propia de los oficiales de marina cuando han llegado á jefes; estado que participa del éxtasis, y bajo el cual la mente recorre imágenes de hechos anteriores, á propósito de enabascos, de juanetas rizados por efecto del viento; de la voz de saya á otavento, hallándose en el penol de una verga; de estar sentado sobre la empa-

(1) Actualmente, debe estar encendido constantemente en todo buque un farol que se llama de situación; desde que anochece hasta que vuelve la claridad del día, hallándose fondeado; pues que en movimiento, debe llevar tres: uno blanco en el palo trinquete, otro verde en el costado de estribor, y otro rojo en el de babor.

(1) Al abrigo, al resguardo. (N. del T.)

(1) Actualmente, debe estar encendido constantemente en todo buque un farol que se llama de situación; desde que anochece hasta que vuelve la claridad del día, hallándose fondeado; pues que en movimiento, debe llevar tres: uno blanco en el palo trinquete, otro verde en el costado de estribor, y otro rojo en el de babor.

(1) Actualmente, debe estar encendido constantemente en todo buque un farol que se llama de situación; desde que anochece hasta que vuelve la claridad del día, hallándose fondeado; pues que en movimiento, debe llevar tres: uno blanco en el palo trinquete, otro verde en el costado de estribor, y otro rojo en el de babor.

(1) Actualmente, debe estar encendido constantemente en todo buque un farol que se llama de situación; desde que anochece hasta que vuelve la claridad del día, hallándose fondeado; pues que en movimiento, debe llevar tres: uno blanco en el palo trinquete, otro verde en el costado de estribor, y otro rojo en el de babor.

(1) Actualmente, debe estar encendido constantemente en todo buque un farol que se llama de situación; desde que anochece hasta que vuelve la claridad del día, hallándose fondeado; pues que en movimiento, debe llevar tres: uno blanco en el palo trinquete, otro verde en el costado de estribor, y otro rojo en el de babor.

(1) Actualmente, debe estar encendido constantemente en todo buque un farol que se llama de situación; desde que anochece hasta que vuelve la claridad del día, hallándose fondeado; pues que en movimiento, debe llevar tres: uno blanco en el palo trinquete, otro verde en el costado de estribor, y otro rojo en el de babor.

(1) Actualmente, debe estar encendido constantemente en todo buque un farol que se llama de situación; desde que anochece hasta que vuelve la claridad del día, hallándose fondeado; pues que en movimiento, debe llevar tres: uno blanco en el palo trinquete, otro verde en el costado de estribor, y otro rojo en el de babor.

(1) Actualmente, debe estar encendido constantemente en todo buque un farol que se llama de situación; desde que anochece hasta que vuelve la claridad del día, hallándose fondeado; pues que en movimiento, debe llevar tres: uno blanco en el palo trinquete, otro verde en el costado de estribor, y otro rojo en el de babor.

(1) Actualmente, debe estar encendido constantemente en todo buque un farol que se llama de situación; desde que anochece hasta que vuelve la claridad del día, hallándose fondeado; pues que en movimiento, debe llevar tres: uno blanco en el palo trinquete, otro verde en el costado de estribor, y otro rojo en el de babor.

(1) Actualmente, debe estar encendido constantemente en todo buque un farol que se llama de situación; desde que anochece hasta que vuelve la claridad del día, hallándose fondeado; pues que en movimiento, debe llevar tres: uno blanco en el palo trinquete, otro verde en el costado de estribor, y otro rojo en el de babor.

He aquí lo que leí á la pálida luz de una lámpara:

—¡Oh tiempos aquellos! ¡Os atropelláis en mi memoria, recuerdos de entonces y me torturáis!...

—¿Por qué me embarqué? Por Aurora que quedo pobre... por hacerla feliz en el día de mañana... sí, yo debía embarcarme... hacer fortuna... ellos quedaban en la miseria...

Con consentimiento de mis padres, me embarqué en Santander en una mañana fría y lluviosa del mes de Septiembre.

Desde el «buque» vi á mi padre que de pie sobre el muelle, atisbaba los movimientos de aquel pueblo flotante y en vano sus ojos pretendían descubrirme, encontrarme entre la multitud que se agolpaba en la cubierta.

Lloros, lamentos, personas que se despiden desde las lanchas ó el muelle, algún «Adios para siempre» salido de los labios de algún anciano, que aleja de sí, su consuelo de la vejez y lo único que podía alargarlo algún tanto el corto camino de la vida.

Yo lloré, lloré mucho. Marchaba á países lejanos gozando volvería?

Salimos del puerto; el buque rasgaba las aguas majestuosas, dejando tras sí, larga estela de, al parecer, agua hirviendo, removida por los potentes paletazos de la hélice.

Al oscurecer divisamos vagamente, fantásticamente, la silueta de las costas as-turianas.

Allí quedaba mi aldea natal, que nunca había dejado y que ahora abandonaba quizá para siempre, enclavada entre las elevadas crestas y los vericuetos y el mar.

Llegué á Méjico. No relataré mi vida. Es la de casi todos los emigrados; muy vulgar y por ende muy conocida.

Trabajando aquí y allá, seis lustros sin cesar, llegué á reunir una regular fortuna. Durante ese tiempo mis padres dejaron de existir á causa del peso de los años. Torció el tiempo mi vida; pero vivía Aurora...

Resolví retirarme á esta mi aldea. Mis cabellos ya eran blancos; estaba rico; pero me faltaba la salud.

Al divisar la casa de mis padres, donde nací y me crié, sentí que el corazón me latía terriblemente. La blancura de las paredes había desaparecido; estaban oscuras, misteriosas, terribles.

Subí las escaleras; vi los retratos de mis amigos... de mis padres... muertos ya... almas de otro mundo.

La lucha que de baúl, en algún tiempo, sirvió á mi madre, estaba abierta; levantó la tapa y miré al interior como se mira el fondo de un precipicio.

Allí estaban las cartas, retratos... recuerdo de un pasado... que me hicieron verter lágrimas.

Salí de allí trastornado y al salir, mis ojos tropizaron con el carro... oscuro, polvoroso... donde mi padre me llevaba á los prados... donde cantaba las pravianas que

espero que veáis por el momento...

... que me hicieron verter lágrimas.

Salí de allí trastornado y al salir, mis ojos tropizaron con el carro... oscuro, polvoroso... donde mi padre me llevaba á los prados... donde cantaba las pravianas que

espero que veáis por el momento...

... que me hicieron verter lágrimas.

Salí de allí trastornado y al salir, mis ojos tropizaron con el carro... oscuro, polvoroso... donde mi padre me llevaba á los prados... donde cantaba las pravianas que

espero que veáis por el momento...

... que me hicieron verter lágrimas.

Salí de allí trastornado y al salir, mis ojos tropizaron con el carro... oscuro, polvoroso... donde mi padre me llevaba á los prados... donde cantaba las pravianas que

espero que veáis por el momento...

... que me hicieron verter lágrimas.

Salí de allí trastornado y al salir, mis ojos tropizaron con el carro... oscuro, polvoroso... donde mi padre me llevaba á los prados... donde cantaba las pravianas que

espero que veáis por el momento...

... que me hicieron verter lágrimas.

Salí de allí trastornado y al salir, mis ojos tropizaron con el carro... oscuro, polvoroso... donde mi padre me llevaba á los prados... donde cantaba las pravianas que

espero que veáis por el momento...

... que me hicieron verter lágrimas.

Salí de allí trastornado y al salir, mis ojos tropizaron con el carro... oscuro, polvoroso... donde mi padre me llevaba á los prados... donde cantaba las pravianas que

espero que veáis por el momento...

... que me hicieron verter lágrimas.

Salí de allí trastornado y al salir, mis ojos tropizaron con el carro... oscuro, polvoroso... donde mi padre me llevaba á los prados... donde cantaba las pravianas que

espero que veáis por el momento...

... que me hicieron verter lágrimas.

«Folleto del DIARIO DE LA MARINA

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

experiencia, el carácter del almirante Bluewater, son garantía segura de que no medita nada indigno ni insensato.

—Su edad sería suficiente garantía, mamá—exclamó Mildred riendo, provocándole la hilaridad el recuerdo de la opinión que acababa de oír acerca del mérito de Wycherly—y no nos ocupemos del carácter.

—Para tí quizás, Mildred, pero no para él. Los hombres nunca se consideran demasiado viejos para la conquista de las mujeres, y lo que les falta en mérito físico, tratan generalmente de suplirlo con ad-

laciones y artificios. Pero debo absolver á nuestro buen amigo de todo esto.

—Mamá querida, si hubiese sido mi padre, no hubiera mostrado en sus palabras y acciones un interés más grande hacia mí. He sentido una verdadera satisfacción al oír sus consejos, porque no estoy acostumbrada á que las personas de su sexo me traten ordinariamente de una manera tan paternal.

Los labios de Miss. Dutton se movieron con un temblor nervioso lo mismo que sus párpados, y dos lágrimas corrían por sus mejillas.

—Es nuevo para tí, Mildred, oír de boca de un hombre maduro palabras de afecto desinteresado y prudentes consejos. No desapruebo tu satisfacción, pero únicamente te advertiré que no eches nunca en olvido la reserva y modestia que son propias de tus años y de tu situación. ¡Chist!... allá se oye el ruido de los remos de su falúa.

Mildred se puso á escuchar: el acompasado y uniforme choque de los remos sobre las chumaceras, se hacía oír en el silencio de la noche, tan claramente como si estuviesen en el bote. Dos minutos después se vió aparecer, saliendo por debajo del promontorio, una embarcación de ocho remos, deslizándose ligeramente en dirección de

un navío que tenía un farol en el pico de la cangreja, otro en el palo trinquete y el farolillo distintivo del contra-almirante, oscilando en el tope de mazzana.

La balandra era el buque fondeado más cerca de tierra, y al aproximárselo la falúa, oyeron las señoras una voz fuerte de «¡Ah del bote!» á la cual siguió inmediatamente la respuesta, pero con la voz suave del mismo Bluewater, perceptible distintamente por aquellas, y conteniendo estas sencillas palabras: «El contra-almirante! Un silencio de muerte sucedió al anuncio del rango del oficial general á quien conducía la embarcación que pasaba, interrumpido solamente por el monótono choque de los remos. Una ó dos veces Mildred oyó oír el ruido de las ocho palas al penetrar en las aguas, y el de elevarse de nuevo para dar impulso al bote; luego, cada vez que pasaba cerca de un buque, oía repetirse la voz indagadora y la respuesta satisfactoria, volviendo á quedar todo en silencio.

Al fin se vió á la falúa detenida al costado del «César», navío de la insignia del contra-almirante, y ninguna otra voz turbó el silencio de aquella tranquila noche. A bordo del «César» se notó algún movimiento, cesó poco después el ruido de los remos, y desaparecieron los faroles de los

puntos donde brillaban desde la entrada de la noche. Aun se veían algunos faroles en los picos de las cangrejas de otros navios, como señal de que sus comandantes no estaban á bordo por hallarse en tierra, ó ya de visita en la misma escuadra, cosas que ellos mejor que nadie podían saber. Ea el «Plantagenet», sin embargo, no se veía luz alguna, porque se sabía que Sir Gervasio no volvería á su bordo en toda la noche (1).

Mrs. Dutton y Mildred, una vez restablecida la calma, se retiraron á reposar la cabeza sobre la almohada, en busca del descanso que necesitaban después de las excitaciones de aquel día, sin saber que no habían terminado completamente las causas que las habían promovido.

CAPÍTULO XI.

Lord Godofredo Cleveland.

Aun cuando el almirante Bluewater dedicaba pocas horas al sueño, no era madrugador. El período de la mañana en que se hace el baldeo en los buques de guerra, se parece á la faena molesta de la limpieza de una casa. Ocurrir aquel diariamente hacia la salida del sol, y ningún oficial, á no ser hallándose de servicio, se mezcla para nada en sus sagrados misterios. Es una hora

(1) Al abrigo, al resguardo. (N. del T.)



Hacienda.—Junta clasificadora de las obligaciones procedentes de Ultramar.—Rectificando varios errores en las relaciones de créditos publicadas en las Gacetas que se expresan.

Gobernación.—Dirección general de Sanidad exterior.—Anunciando no haber ocurrido caso alguno de peste bubónica en Pernambuco desde el 1.º de Febrero último.

Instrucción pública.—Subsecretaría.—Nombramientos de Tribunales de oposiciones.

Anunciando haberse solicitado la expedición por duplicado de un título de Licenciado en Medicina y Cirugía.

LA CATASTROFE DE COURRIERES

Trece mineros salvados

Los trabajos que se venían realizando en las minas de Courrieres encaminados a extinguir el incendio de las galerías, ha dado por resultado el ser hallados en el interior del pozo núm. 2 trece mineros vivos.

Los relatos de éstos infelices son conmovedores pues los sufrimientos experimentados durante los veinte días que han permanecido entre escombros y cadáveres han sido horribles.

Los mineros, para no perecer de inanición se alimentaron en los primeros momentos con la comida de los compañeros que murieron víctimas del hundimiento y después con la cebada destinada a los caballos, terminando por despedazarse a uno de ellos para mitigar su hambre.

Al principio el agua no les faltó pero agotada esta recurrieron a beber orines.

Detalles del salvamento

Algunos de los mineros no se dan cuenta del tiempo transcurrido en el fondo de la mina, creyendo que habían permanecido en ella a lo más cuarenta u ocho horas, y muchos de ellos al saber el tiempo fijo se echaron a llorar; el capitán Nemi, al llegar a la boca del pozo, fué acometido de una risa histérica que hizo creer a la multitud que presenciaba los trabajos de salvamento, que había perdido la razón.

El relato que hace este desgraciado es el siguiente: —En el momento de la explosión, dice, hallábame en los alrededores del pozo número 3, y procuré salir de aquel infierno para evitar los gases venenosos.

Recuerdo que pasó sobre un montón de cadáveres que no pude distinguir por la oscuridad.

Yo calculo que había cincuenta. Pronto llegué al final de la vena. Allí di voces y me contestaron.

Me dirigí al sitio donde oía la contestación, y me encontré un camarada que había encontrado refugio en un agujero.

Ansioso me preguntaron si había acaudado hasta ellos para salvarlos. Yo les manifesté que era tan prisionero como ellos.

En aquel sitio permanecimos ocho días apinados.

Algunas de nuestras provisiones comimos cuando se nos acabaron las reservas.

Algunos de los mineros se salvaron por haberse refugiado en un agujero.

En aquel sitio permanecimos ocho días apinados.

Algunas de nuestras provisiones comimos cuando se nos acabaron las reservas.

Algunos de los mineros se salvaron por haberse refugiado en un agujero.

En aquel sitio permanecimos ocho días apinados.

Algunas de nuestras provisiones comimos cuando se nos acabaron las reservas.

Algunos de los mineros se salvaron por haberse refugiado en un agujero.

Información de Marina

Abono de gratificaciones

En los presupuestos primeros que se confeccionen se consignará la cantidad necesaria para el abono de las gratificaciones correspondientes al personal destinado en la jurisdicción de Marina.

Cuerpo general

El capitán de fragata D. Federico Ibáñez ha sido nombrado segundo comandante del crucero «Carlos V».

El teniente de navío de primera clase Francisco Solís pasa a la Dirección de Hidrografía por haber sido nombrado Auxiliar de la misma.

El teniente de navío de primera clase don Carlos Montojo ha sido nombrado Auxiliar del ministerio.

Se conceden seis meses de licencia para asuntos particulares al alférez de navío don Alfonso Balu.

Se dispone que quede a las órdenes del Contralmirante D. Juan Jácome el teniente de navío de 1.ª D. Emiliano Enriquez.

Es destinado a la escuadra de instrucción el alférez de navío D. Carlos Regalado.

La próxima revista

El capitán de fragata D. Joaquín de Borja y Goyeneche y el teniente de navío de 1.ª clase D. Joaquín Anglada han sido autorizados para pasar en esta corte la próxima revista de Abril.

Marinería

Se ha ordenado al capitán general del Departamento de Ferrol, que envíe sesenta hombres de marinería a cada uno de los Departamentos de Cartagena y Cádiz.

Vigilancia marítima

Para vigilar el litoral de Barcelona, especialmente en las proximidades de Calilla ha sido destinado el cañonero «Infanta Isabel» que se hallaba a la disposición del ministro de Estado con motivo de la conferencia de Algeciras.

Dicho buque se encuentra ya navegando por Barcelona.

Convenio aprobado

En vista de las instancias de las Sociedades, «Sindicato de riesgos del Delta del Ebro» pescadores de Tortosa «San Pedro» y la denominada «Eucoplitus» propietaria de los terrenos colindantes, en la que piden la aprobación por la Autoridad de Marina de las bases convenidas por aquellas para el tranquilo y armónico ejercicio de sus industrias respectivas agrícolas y de pesca; habiéndose acordado por todos los interesados el respeto de sus derechos y la ejecución de las obras que hayan de impedir, el desague de las corrientes de los arrozales en las lagunas de pesca que eran objeto de explotación y que habían determinado hasta el presente el constante antagonismo entre todos, sin que fuera bastante a ponerle fin la Real orden de 19 de Agosto de 1905 ha sido aprobado de Real orden dicho convenio ordenándose al propio tiempo que se proceda a los deslindes convenientes para la ejecución del mismo sin perjuicio de las responsabilidades que pudieran derivarse por la detención ilegal de terrenos.

Movimiento de buques

El cazatorpederos «Destructor» y el cañonero «Doña María de Molina» han salido para Algeciras de Cádiz y Melilla, respectivamente.

Ha fondeado el cañonero «Hernán Cortés».

«El marqués de Melins» llegó a Vigo procedente de Marín.

El Rey en Canarias

De Las Palmas a Santa Cruz de la Palma

Tenerife 30 (6-30 t.)

A presidente del Consejo de Ministros: Llegado a Las Palmas el vapor correo «Alfonso XII» con S. M. y A. A. por que estado del mar molesta la travesía a la isla de la Palma para donde salió anoche y se propone arribar hoy.

Como se ve por el anterior telegrama, no tenía el menor fundamento la noticia publicada por un periódico, deslizando la sospecha de que el «Alfonso XII» hubiera sufrido averías.

Sería muy de celebrar que esto sirviera de lección para que en lo sucesivo no se acojan tan fácilmente noticias alarmistas, cuyos resultados no pueden ser más lamentables, especialmente en el caso presente en que la dificultad de comunicaciones con Canarias requiere largo tiempo para rectificar cualquier rumor falso que se dé a la publicidad.

LA CRISIS OBRERA

El reparto de las raciones de rancho no llevó a efecto en la cantidad de 250 en cada uno de los distritos.

En el de Palacio faltó rancho para 80, en el de la Latina quedaron sin él 50 y en el Congreso no se pudo dar a 35.

Al reparto verificado por el regimiento de Saboya en el cuartel de María Cristina dejaron de asistir 125 de los que habían recogido las papeletas destinadas a este objeto y con estas raciones sobrantes se atendió a 125 que acudieron en demanda de ellas.

En el llevado a cabo por el regimiento de Cazadores de las Navas hubo un sobrante de 148 raciones que fueron también repartidas así como 25 más de las consignadas, quedando a pesar de esto algunos obreros sin la correspondiente ración.

Las autoridades han acordado que mientras no se resuelva por completo esta crisis, continúe el reparto de raciones aumentándolo si fuese necesario.

Donativos

Continúan recibiendo los donativos en metálico y hoy podemos añadir a los de ayer los siguientes: doña Ana Peñasco, pesetas 1.000; la señora M. R., 1.000; don C. D. E., 150 y el Forty Club, 300.

Como se ve, tantas autoridades como los particulares, trabajan para que termine pronto este conflicto.

El material extranjero

Con el fin de facilitar el empleo de los materiales y efectos que se adquieren en el extranjero y de evitar dudas y consultas sobre su manejo y aplicación, se han dictado por el ministerio de Marina las disposiciones siguientes:

1.º Que todos los materiales y efectos que por las Comisiones de Marina en el extranjero se adquirieran y remitían a los buques y Arsenales, vengan acompañados de un certificado del ingeniero u oficial facultativo que los haya reconocido y recibido, acreditando su calidad y conformidad con el pedido, certificado que será dirigido al comandante de escuadra o buque, o jefe del ramo a que el efecto se destine en el Arsenal.

2.º Que cuando la adquisición sea de un efecto elaborado como máquina de tipo nuevo o herramienta especial, el jefe u oficial que la haya recibido acompañe al certificado citado en el punto anterior una nota explicativa de su manejo y funcionamiento, si el proveedor no la suministrase, así como de las variaciones que por las exigencias del mercado hubiera sido necesario aceptar con relación al pedido; y

3.º Que cuando no se remita alguno de los documentos citados, lo reclame directamente a la Comisión compradora el jefe del servicio a que la adquisición se destina.

Los propietarios de Fernando Póo

Ha llegado de Fernando Póo una comisión de propietarios naturales de aquella isla africana, los cuales vienen a exponer al Gobierno su aflictiva situación, motivada por la falta de braceros y por los crecidos derechos arancelarios impuestos al cacao.

Ayer estuvieron en el ministerio de Estado, donde fueron recibidos por el jefe y el secretario de la Sección colonial, a quienes impusieron bien de la crisis que atraviesa la colonia. Decía uno de ellos que por falta de braceros ha dejado de recolectar el pasado año, en sus fincas, 2.000 sacos de cacao, que a 100 pesetas uno, representa para un solo propietario una pérdida anual de 200.000 pesetas.

Protestan nuestros compatriotas negros de que sus paisanos, los bubis, sean ineptos para el trabajo, lamentándose de que siendo numerosa la población de Fernando Póo, tengan que ir a las colonias extranjeras a buscar trabajadores, lo que hace que salgan todos los años de nuestra posesión miles de libras, que trabajando los hijos del país quedarían en él.

Los comisionados han visitado hoy al señor Moret, al que han hecho análogas manifestaciones.

MUERTE REPENTINA

TELEGRAMA OFICIAL

Málaga 31-8 m.

Gobernador a ministro.

En la estación del ferrocarril ha fallecido repentinamente el procurador de este Colegio D. Ricardo Castelo Padilla.

El juzgado ordenó el levantamiento del cadáver y procedió a la formación del oportuno sumario.

Centro del Ejército y de la Armada

ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES

El teniente coronel D. José Villalba explicó ayer su última lección del curso actual sobre la «Campana de Manchuria y sus consecuencias tácticas y extratácticas», ocupándose de las operaciones realizadas por el

primer ejército japonés desde el 23 de Junio al 1.º de Agosto de 1904 y que hicieron a éste dueño de los pasos de la montaña de Fe chen lin, y haciendo sobre esta fase de la campaña muy atinadas observaciones que merecieron grandes aplausos del numeroso público que asistió a esta interesante conferencia.

Información política

La disolución

El subsecretario del ministerio de la Gobernación, hablando con los periodistas, dijo esta mañana que no cree que tengan el menor fundamento los rumores que atribuyen al Presidente del Consejo el propósito de pedir a S. M. la disolución de las Cortes.

Lejos de esto, yo sigo opinando, como ya dije en otra ocasión, que el Sr. Moret puede continuar gobernando con el actual Parlamento.

La policía de Barcelona

En el ministerio de la Gobernación continúa trabajándose activamente para última la reorganización de la policía de Barcelona.

Mañana publicará la Gaceta los nombramientos del nuevo personal, y como demostración de haberse cumplido las disposiciones dictadas, se consignaron las condiciones que reúnen los agraciados.

El jefe de la policía Sr. Brasa se encuentra ya preparando en Barcelona el funcionamiento del nuevo Cuerpo de vigilancia y mañana llegará el jefe del Cuerpo de Seguridad Sr. Parejo.

El presidente de Consejo

Continúa sin salir de su domicilio el señor Moret, por prescripción facultativa y hasta el lunes no reanudará su vida normal. Hoy despachó el Sr. Moret con el subsecretario de Gobernación.

Los próximos viajes

Oficialmente se ignora la fecha en que S. M. la Reina saldrá de Madrid para esperar al Rey, ni si se dirigirá desde aquí a Cádiz o a Sevilla directamente.

Dícese que S. M. hará una nueva visita antes de su casamiento a Granada, donde es probable que vaya también la Princesa Victoria.

La normalidad en Barcelona

Anúnciase para la semana próxima el establecimiento de las garantías constitucionales en Barcelona.

El Sr. Moret ha conferenciado con el ministro de Gracia y Justicia, encargándole la redacción de la circular sobre la aplicación de la ley.

Como el presidente tiene en su poder los datos que acerca del mismo asunto le entregó el general Luque, a la vista de ellos dará la última mano a la circular, para publicarla inmediatamente.

Espera el jefe del Gobierno el informe del nuevo capitán general de Cataluña, señor Linares, y si fuera favorable, se procederá a restablecer la normalidad constitucional en Barcelona inmediatamente.

Publicaciones

Magnífica información ilustrada acerca de la Academia de Caballería, notas gráficas acerca del viaje del Rey D. Alfonso XII a Canarias, artículos tan interesantes como amenos y otros muchos atractivos, ofrece el núm. XII de La Ilustración Española y Americana.

La huelga de Mieres

TELEGRAMA OFICIAL

Oviedo 31 (140 m.)

Gobernador a ministro.

Jefe Guardia civil Mieres me comunica ayer trabajaron 456 obreros y circularon por primera vez después de declarada la huelga cuatro trenes de mineral entre la fábrica y las minas. También me dice que anoche colocaron en un puente de la vía de referencia dos cartuchos de dinamita cuya explosión no produjo desperfectos de importancia, puesto que los trenes circulan sin interrupción en la mañana de hoy.

El Juzgado entiende en el asunto y hay cinco detenidos como presuntos autores del atentado.

Reina completa tranquilidad.

NOTICIAS

Ha fallecido en Fraga el guardia civil German Barraquer, herido gravemente en los sucesos sangrientos ocurridos el 6 del corriente.

Deja viuda y dos hijos.

El cabo Bergua y Barraquer fueron los primeros que recibieron la agresión de los tumultuosos.

Con los rostros ensangrentados y las ropas destrozadas resistieron el ímpetu de las masas. En aquel trance peligroso, Barraquer infundió alientos al cabo de la Guardia civil, gritando: ¡Animo; cabo Bergua; si no, somos perdidos!

tración de lotería establecida en la Puerta de Atocha, donde lo adquirió para revenderlo entre sus compradores, una vendadora de cangrejos muy popular en aquellos barrios.

Está muy repartido el billete en participaciones de 50 céntimos y una y dos pesetas dando casi todos los favorecidos por la fortuna gentes menesterosas que esta tarde hacían grandes demostraciones de entusiasmo al tener noticia del importante ingreso con que el azar ha venido a reforzar su modesto haber.

BOLSA DE MADRID

Table with columns for '4 o/o perpetuo interior contado', '5 o/o amortizable', 'Bancos y Sociedades', 'Otros valores', and 'Cambios sobre extranjero'. It lists various financial instruments and their corresponding values in pesetas.

Anteojos poca precisión

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

Funciones para hoy

- ESPAÑOL.—A las nueve.—La Princesa Bebé. A las 4 y 1/2.—La Princesa Bebé.
COMEDI.—A las nueve.—Don Gil de las calzas verdes.—La huelga de los herreros.—Sin querer.
A las 4 y 1/2.—La Retreta.
PRINCESA.—A las nueve.—Benvenuto Cellini A las 4 y 1/2.—Benvenuto Cellini.
APOLO.—A las 8 y 1/2.—María Luisa.—Los chorros del oro y El género infimo.—El nuevo servidor y Como está la sociedad.—El tambor de granaderos.
ZARZUELA.—A las 8 y 1/2.—La pinianza, Le-Leguería y El saltador de tonces.—El Monje Natthai, La Fornarina y Les Randov.—La coahuatl y Camille Ober.—Jansón, La Mauguellita, La Fornarina y Alexandrina Arizona.
ESLAV.—A las 8 y 1/2.—I Recituta.—La leyenda del monje.—El vals de las sombras.—El Recituta.
A las 4 y 1/2.—El Tesoro de la Bruja.—El Wals de las Sombras.—La Gouffe la.
COMICO.—A las 8 y 1/2.—La taza de té.—La gatita blanca.—El arte de ser bonita.—La taza de té.
A las 4 y 1/2.—El Crimen Pasional.—El Contrabando.—El rey del Valor.
GRAN CINEMATOGRAFO. (Calle del Pez, 7 solar.)—En toda la cuarentena se exhibe la grandiosa película, titulada «Nacimiento» Vida, Pasión y Muerte de Nuestro Señor Jesucristo. Al final de cada sesión el genial artista Mr. Martien y su festejada familia mecánica del incomparable «Bob», que hace pasar muy buenos ratos a las distinguidas familias que concurren diariamente a este espectáculo.
PALACIO DE PROYECCIONES (Fuencarral) 126) Todos los días de 6 a 11. Siempre las mayores novedades, dos series distintas, cambios todas las semanas. El trío Alpino, los días festivos desde las tres.
CINEMATOGRAFO INTERNACIONAL, Encarnación, 16, entre Mezon de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematografos de Europa. Historia de naufragio.—Los apaches de París y en todas las secciones el Fregón español.
CINEMATOGRAFO LA LATINA.—(Toledo, esquina a Cebada)—Grandes novedades en películas: Los encantos del oro, en colores, única en España y de gran espectáculo; En las regiones polares; Que viene mi marido; Un drama en el expreso, etc. etc.
CINEMATOGRAFO DE ROSALES (esquina a la calle del Rey Francisco).—Gran variedad de películas.—La música eléctrica.—El bazar de juguetes mecánicos.
ROMEA.—Todas las noches. Gran éxito de espectáculo nuevo en Madrid. La troupe africana, con sus danzas tunecinas, argelinas y kabilas, presentando con absoluta propiedad, Carmen Díaz y las obras La cahuunda, Bocas de la isla El conejo automático.
CINEMATOGRAFO FRANCO-ESPAÑOL.—(Duque de Alba, 6) Variación de programas nuevos y sabidos. Viaje a través de lo imposible, de gran éxito, y otros de última novedad, desconocidos hasta ahora. Jueves día de moda.
ACTUALIDADES.—Gran cinematografía.—Sesiones desde las cuatro de la tarde. Preciosas películas. Espectáculo culto y recreativo.
A Alonso, impresor, Barbieri, 8, Madrid.



# Compañía Transatlántica

## Línea de Filipinas

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 6 enero, 3 febrero, 3 y 8 marzo, 28 abril, 26 mayo, 23 junio, 21 julio, 18 agosto, 15 septiembre, 13 octubre, 10 noviembre y 8 diciembre; directamente para Génova, por Saia, Suez, Colombo, Singapur y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes ó sean: 23 enero, 20 febrero, 20 marzo, 17 abril, 15 mayo, 12 junio, 10 julio, 7 agosto, 4 septiembre, 2 y 30 octubre, 27 noviembre y 25 diciembre, haciendo las mismas escalas que a la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje por Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Se vió por trasbordo, para y de los puertos de la Costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

## Línea de Cuba Méjico

Servicio mensual a Habana y Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21, directamente para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba, é Isla de Santo Domingo.

## Línea de New-York, Cuba Méjico

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Combinaciones con distintos puertos de los Estados Unidos y otros de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

## Línea de Venezuela-Colombia

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 11, el 18 de Málaga, y de Cádiz el 16 de cada mes, directamente para las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, de donde se en los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combinación 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, Carúpano, Coro y Guayana con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

## Línea de Buenos Aires

Servicio mensual saliendo de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

## Línea de Canarias

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19, y de Cádiz el 22, directamente para Tanger, Casablanca, Mazagan, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno a Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso el día 1.º saliendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

## Línea de Fernando Poo

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 26 de Enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escalas en las Palmas y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea. Regresan de Fernando Poo el 26 de febrero y así sucesivamente cada dos meses, haciendo las mismas escalas que a la ida para Cádiz y Barcelona.

## 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 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.

# 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 Thornycroft 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 á la

Dirección Gerencia—Montalbán, 3, Madrid

ó á 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, SASTRERIA

**MADRID**

**ACABA DE PUBLICARSE**

y á todos es interesante.

Vigésimasegunda edición, 1906.

**GUÍA COMERCIAL DE MADRID**

Y SU PROVINCIA

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

**CONTIENE**

**PRECIO**

En Madrid, 5 ptas. • En provincias, 5,25.

De venta en la Casa editorial de BAILLY-BAILLIERE 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, 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 fueletes, armaduras, etc.

## FUNDICIÓN 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 cura noticias y precios de las obras que nos faciliten para a venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo á tarifa, que se manifiesta á quien la pide.  
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 é 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 GALL

Arenal, 2

**IBARRA Y COMPANÍA**

**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, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BUREBOS

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.

## 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. Pereda, Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Pastenrat, Duque de Rivas, Silvela, 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 Oñilleres.  
Itmo. » Barón de Vilagayá.  
Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

### OBRAS PUBLICADAS Y EN PREPARACION

Menéndez Pelayo.—José Zuloaga.—Alfonso Pérez Noya, Conde de las Navas.  
Ángel Guerra, etc., etc.

PRECIO: UNA PESETA

PÍDASE 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.