Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.559 | REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN | Madrid, Sábado 7 de Abril de 1906 | CALE DE BARBIERI, NÚM 8. | Segunda edición

SIEMPRE LO MISMO

El viaje del Rey á Canarias ha puesto una vez más de relieve la carencia de nuestros recursos navales y el abandono en que se encuentran aquellas islas en todos conceptos, pero principalmente en lo que se refiere á puertos y muelles, tan imprescindiblemente necesarios para la comunicación y tráfico entre aquellas islas.

El accidente ocurrido al desembarcar el Rey en la isla del Hierro, del que se ha tratado de sacar partido dentro de la política de bajo vuelo en que aquí se vive, en contra de los ministros de jornada y del Gobierno en general, debiera servir para patentizar la ignorancia y apatía de las clases directoras de la Nación que figuran en todos los partidos que hasta ahora la han gobernado, que para nada se acuerdan de las necesidades materiales del país, y solo se preocupan egoistamente de las suyas personales.

La ignorancia que reina en esas clases respecto á las necesidades de la vida marítima nacional pasa de la raya y se demuestra hasta en los detalles más insignificantes.

Sólo en Madrid podía ignorarse que fuera de Tenerife y del puerto de las Palmas, las demás radas del litoral de las islas Canarias carecen de seguridad como tenederos y presentan grandes dificultades para los desembarcos que en algunas partes tienen que hacerse echándose al agua ó á hombros para evitar el mojarse.

El Rey en su viaje por aquellas islas ha podido apreciar estas deficiencias que son un padrón de ignominia para España, y tanto más las habrá aquilatado al hacer el viaje en circunstancias en que no era fácil improvisar desembarcaderos y muelles de quita y pon, que solo pueden servir para una vez, aun en condiciones excepcionales de un tiempo de calma chicha.

Nuestra tendencia á la exageración hace que incurramos frecuentemente en contradicciones, pues siempre se ha censurado en los viajes regios el artificio de los recibimientos que impide á los monarcas darse cuenta del verdadero estado de las regiones que visita. Y cuando por circunstancias fortuitas se tropieza con la realidad, se clama como ahora contra la falta de previsión que ha dejado que así ocurra, apesar de que en nada de lo que ha sucedido se ha corrido riesgo alguno de verdadera importancia.

Las personas reales de los paises marítimos, por la frecuencia con que se embarcan y navegan, están muy connaturalizados con los accidentes de mar, como los de los paises continentales lo están con los que ocurren en tierra en las expediciones á caballo, en ferrocarril y en automóvil, que son muy frecuentes en todas circunstancias y solo en España donde á pesar de ser una nación marítima, se siente horror al agua, se puede pensar que haya más peligro en haber efectuado el Rey su visita á Canarias en esta estación, que en las contínuas y arriesgadas expediciones en automóvil que constantemente verifica y en las ascensiones á elevados picos cubiertos de nieve y atrevidas cacerías á que nos tiene ya acostumbrados.

Los detractores de este viaje que ha resultado felicísimo y de gran transcendencia en la forma en que se ha verificado, podrán haberse convencido á estas horas de la poca base de sus pronósticos, pues ha tenido un éxito completo, poniendo bien de relieve la exigencia de atender á las necesidades de la vida marítima del archipiélago canario que carece de puertos y desembarcaderos en la mayor parte de las islas, así como de directas y rápidas comunicaciones telegráficas y postales con la Península.

No habrán sido menores las enseñanzas respecto á su defensa militar que requiere en primer término un poder naval adecuado á fin de impedir que estén á merced de cualquier enemigo que quiera agredir aquel archipiélago con una Escuadra.

Pero en este punto no se verá jamás claro, mientras persista en la opinión pública en España el espíritu antimarítimo que la caracteriza, para su desdicha, entre todas las naciones de Europa.

MARINA MERCANTE

La emigración y la crisis naviera

La persistente crisis naviera que se deja sentir en todas las naciones marítimas, ha podido en parte neutralizarse por la corriente de emigración á los Estados Unidos. La Compañía «Hamburgo-Amerika» transportó en un año desde Europa á Norte-América 88.721 pasajeros de entrepuente y 29 792 de primera y segunda clase, lo cual evidencia que la emigración es para los armadores un manantial de beneficios.

La «Norddentzcher Lloy» ha conservado siempre el primer lugar en el transporte de pasajeros de cubierta á los Estados Unidos, y bajo este punto de vista no sabrepuja á Bremen que en estos últimos años ha prosperado considerablemente en este concepto.

No cabe sin embargo negar que se ha operado un gran cambio y que el origen de los emigrantes no es el mismo. Alemania ha tenido ya necesidad de ampliar sus talleres y aumentar su personal en ellos, porque para todo ese movimiento de transporte de emigrantes necesita gran número de auxiliares, agentes, funcionarios y dependientes de todas clases.

Los esfuerzos combinados del Gobierno alemán y de las Compañías de navegación, han tendido en estos últimos años á atraer hacia los puestos alemanes los emigrantes del Este de Europa.

Las disposiciones adoptadas con este objeto han sido coronados por el más feliz éxito al menos por lo que se refiere á Bremen.

En efecto en 1889 salieron de dicho puerto en particular los vapores de la «Norddenscher Lloyd» 86.072 emigrantes; en 1900, 95 961; en 1901, 110 606; en 1902, 143 329 y en 1903, 175.320

El mayor número de estos emigrantes eran de raza eslava, figurando en el total los alemanes, en 1899 por 8.988 emigrantes; en 1900 por 9.073; en 1901, por 9 143; en 1902, por 13.960; y en fin en 1903 por 16.660.

Todo esto en conjunto da una proporción de alemanes inferior á un 10 por 100 del total.—X.

ECOS NAVALES

ALEMANIA

La Comisión del presupuesto del Reichstag ha adoptado, sin grandes modificaciones, el programa naval presentado por el Gobierno. En este programa se incluyen para 1906, como proyectos de nuevas construcciones, dos acorazados de 19.000 toneladas y un crucero acorazado de 15.000 toneladas, pidiendo además dos créditos uno de 10.000.000 de francos para la construcción de dos divisiones de torpederos, y otro de 3.125.000 francos para la de submarinos.

Los acorazados de 19.000 toneladas son el «Ersatz-Sachsen» y el «Ersatz Baiern»; el crucero acorazado está designado con la letra *E*. Se pondrán también las quillas de dos cruceros pequeños, el «Ersatz-Pfeil» y el «Ersatz-Komet». que llevarán el mismo armamento que sus predecesores aunque el tipo agrandado de 3.500 toneladas de desplazamiento, 118 metros de eslora, velocidad 24 millas y 4 m, 70 de calado.

* * *

El príncipe Enrique de Prusia en el verano próximo se encargará del mando de la flota activa. El príncipe Enrique no es un marino de salón, por el contrario está muy connaturalizado con su profesión Sus campañas han sido muy numerosas y no ha permanecido en tierra sino temporadas muy cortas Es muy apreciado en la Marina alemana, donde su mérito profesional está reconocido por todos.

Andarse por las ramas

A los amigos del Gobierno les ha producido pésimo efecto la amenaza de los alcoholeros de ir al cierre de fábricas planteando así un conflicto de orden público que vendría á agavar la situación ya lamentable en que se encuentra el partido gobernante.

Tomándolo por lo patético los ministeriales se quejan, y acaso tengan razón, de que los alcoholeros pasaron en tiempos de los conservadores, por carros y carretas, como suele decirse, y ahora, esgrimiendo el arma de dos filos de la huelga, tratan de imponerse á los liberales.

Y la verdad es, que haciendo historia retrospectiva se ve que las clases productoras en la cuestión alcoholera, estuvieron pacíficas y aquietadas ante la implantación de la ley y del reglamento, y ahora enseñan las uñas y se ponen foscos, si esa ley, dulcificada por los liberales, no se deroga por decreto inmediatamente.

Esto último les parece una heregía constitucional á los que desearían que la existencia del Gobierno se deslizase plácidamente sin sobresaltos ni temores en la sucesión regular de los tiempos; y en cambio á los alcoholeros les parece no solo sencillo y correcto sino perfectamente lógico y natural.

Ahondando el problema se advierte desde luego que ambas partes sin tener razón completa en sus respectivos alegatos pueden hallar motivo sin embargo para la actitud que adoptan; pero con todo eso el problema no se resuelve, y las dificultades crecen cada vez más.

¿Tienen razón los alcoholeros para amenazar con un conflicto de orden público porque el Gobierno se resista á faltar á la Ley? ¿La tiene el Gobierno haciendo oídos de mercader á las demandas de una respetable y numerosa clase industrial, cuyo instinto de conservación le lleva á apelar á todo género de recursos antes de declararse vencida y sucumbir?

La opinión sensata puede responder. Pero esa misma opinión piensa que nada se opone á que el Gobierno, cumpliendo lo que tiene prometido, abra las Cortes en cuanto pase la Semana Santa, y sin más dilaciones dejando detrás otras cuestiones de menor apremio, tire parlamentariamente por la borda la funesta Ley del Sr. Osma atendiendo las peticiones de los alcoholeros.

Pero éstos, al propio tiempo, harían bien inspirándose en actitudes serias; proclamando serenamente su derecho á la vida industrial; haciendo ver que no tratan de eludir el pago del impuesto en lo que tenga de razonable, pues al fin es justo contribuir al sostenimiento de las cargas del Estado, sino que se establezca una fórmula de tributación, por virtud de la cual, la producción alcoholera subsista al amparo de las leyes y con la razonable protección de los públicos poderes.

Todo lo que no sea esto es andarse por las ramas, y lo que ocurre es que al Gobierno le perturba mucho abrir ahora las Cortes, donde de todo se tratará menos de lo que al país le interesa, y al propio tiempo, no á los alcoholeros sino á quienes están estás detrás de ellos enarbolando la bandera de la democracia agraria, se les presenta una bonita ocasión, que no quieren desaprovechar, de armar ruido; y así estamos, en pleno estancamiento, esperando á que unos y otros comprendan su verdadera situación.

REDENCION

Ovejas descarriadas

Hemos llegado al período álgido de la Cuaresma; comienzan las meditaciones hondas en los sagrados misterios; cúbrense los altares y enmudecen las campanas.

Durante ocho días, el silencio y el recogimiento reina en todas partes; parece que la vida material se interrumpe y se transforma en un prolongado éxtasis.

Las miserias del mundo se dejan á un lado y solo se piensa en las grandes abnegaciones, en la eternidad, en ese más allá en que todos pensamos alguna vez y que no se sabe como es

Los teatros se cierran, las iglesias se abren, las conciencias se examinan, la fe se exalta y el espíritu prevalece sobre la materia, ensanchando los límites del deseo

El drama del Gólgota, como faro luminoso, irradia en todos sentidos destellos de armonía y fraternidad. Pobres y ricos, altos y bajos, se abrazan considerando su pequeñez ante la grandeza del divino maestro.

Todos vuelven la vista al Redentor de la Humanidad, todos hasta los irredimibles, esos que ciegos y sordos ante la verdad, y diligentes y despiertos ante el error, siguen su camino atropellando todo, como si solo para ellos se hubiese hecho el mundo.

En estos días de recogimiento, los egoismos humanos están como reclnidos y avergonzados. La ley divina, aquella que Moisés recibió en el Sinaí y que fué esculpida en las tablas de piedra, cae sobre ellos como lo que es, como una losa.

Avergonzados de su proceder, quizá esos egoistas se acercan al tribunal de la penitencia en demanda de perdón. ¡Y bien que lo necesitan! Y en estos días, redimidos de sus culpas y pecados andan de puntillas, con los ojos mirando al cielo, mascullando oraciones y arrepentimientos, tal vez haciendo coraje para después, cuando pasada la época de los cilicios, el enemigo malo vuelva á cogerlos por su cuenta con el mismo tesón con que ellos cogen á los deventurados á quienes explotan y exprimen.

Para descanso de estos convendría que la Cuaresma fuese más larga y la semana de pasión más retida. Quizás de ese modo, como el corcel con el freno, esos judíos modernistas concluirían por redimirse de verdad siguiendo el camino de salvación único que existe y que no es otro que el de las buenas acciones

Durante estos días, demasiado cortos, parece que á la gente maleante se la traga la tierra; todos aparecen como ovejas descarriadas que se dirigen hacia el redil. En estos días no hay usureros, ni estafadores, ni negociantes; solo hay gentes sencillas, amantes del prójimo como de si mismas.

Los pobres se descalzan para que los magnates les laven los pies; los papeles se truecan; los oprimidos están en lo alto y los opresores abajo. Un clamor inmenso de redención se percibe de Norte á Sur y de Levante á Poniente.

¡Lástima que dure tan poco!

Abel Imart.

La Conferencia de Algeciras

Según telegramas procedentes de Tánger, ayer á las diez y media de la mañana atracó en este puerto el crucero francés «Lalande» á bordo del cual ha llegado M. Revoil, delegado francés de la Conferencia de Algeciras.

Le acompañan en su viaje el conde de Cherisey y M. Regnault.

En el muelle fueron recibidos por M. Rene Taillandier al que acompañaba todo el personal de que se compone la legación francesa; también se hallaban en el muelle casi todos los franceses que están residiendo en Tánger.

Después de los saludos de rúbrica M. Revoil almorzó en casa de M. Taillandier y luego recibió á la colonia francesa que fué en masa á saludar á su ilustre compatriota, resultando este acto una recepción íntima y cordial; haciendo presente el delegado francés su inmensa satisfacción y alegría por encontrarse otra vez en la capital diplomática del imperio marroquí, capital en la que ha permanecido muchos años y á la que profesa un cariño entrañable.

Hizo también constar el deseo que tiene de que la colonia francesa siga su desarrollo de un modo rápido y progresivo y sepa continuar con éxito el esfuerzo empezado y al que tanto favorecen los acuerdos tomados por la Conferencia.

Después visitó el hospital francés, en el que se están llevando á cabo obras de mejora, y la Misión científica.

Hoy saldrá M. Revoil para Algeciras.

ESPEJISMO INTERNACIONAL

Ha producido cierta estupefacción la campaña iniciada por los socialistas alemanes contra el canciller de aquel imperio, con motivo de la cuestión marroquí; pero á decir verdad, las gentes imparciales y serias consideran que se trata de una campaña de política personal y no de incorrecciones en la gestión de dicho canciller relacionadas con el asunto africano.

Apreciadas desde lo alto las consecuencias de la reunión de Algeciras, se advierte desde luego que la intervención de Alemania en el problema marroquí ha sido eficaz y conveniente para todos los intereses legítimos que se agitan en el decadente imperio del Mogreb.

Gracias á esa prudente gestión se ha desistido definitivamente de conquistas violentas fiándose al influjo bienhechor de la actividad industrial y mercantil la penetración civilizadora de los intereses europeos en Marruecos, que está en admirables condiciones para desarrollar su prosperidad y su riqueza.

Las otras potencias parecen satisfechas de la actitud alemana y eso prueba que el problema necesitaba abordarse y resolverse por términos conciliatorios, pues de otro modo hubiesen prevalecido exclusivismos que más pronto ó más tarde al ser discutidos y disputados habrían determinado seguramente una conflagración.

Alemania ha conseguido imponer el régimen de puerta abierta ¿cómo lo ha logrado? No ha hecho misterio de ello y por consiguiente no se explican las amenazas de los socialistas germánicos contra Bülow á quien acusan de haber procedido con intenciones nada plausibles en la cuestión marroquí.

Se habla de anomalías mal justificadas, de documentos impresos, de *Libros Amarillos* y *Libros Blancos* donde podrá demostrarse que la política exterior alemana no tiene la conciencia en sosiego, y hasta se saca á plaza nuevamente al infortunado Delcassé á quien el Kaiser ha puesto el suelo de jabón, como suele decirse, para que se estrele.

Sin la intervención alemana en Marruecos Francia habría legitimado sus usurpaciones en tierra africana, y España no habría podido obtener la garantía en la posesión de las costas marroquíes y la comunicación marítima con ellas.

El mismo imperio marroquí ha obtenido ventajas inapreciables dentro de su deplorable situación interior, pues se le ha librado de la tutela onerosa de Francia é Inglaterra, y puede ahora libremente hacer concesiones sin que parezcan exigencias.

La opinión general es que la campaña de los socialistas alemanes es un ardid de política para quebrantar la autoridad del canciller, que ha demostrado una gran habilidad y perspicacia en todo lo referente á Marruecos y que seguramente ha prestado á Europa y á Marruecos servicios tan grandes en esta ocasión que no son para olvidados.

EXTRANJERO

MUERTE DE UN ESCRITOR

A los cuarenta y seis años y á consecuencia de una paralisis del corazón ha fallecido en Bergen, el novelista noruego Alejandro Rielland.

NUEVOS BARCOS ALEMANES

Se dice que en los astilleros imperiales se están construyendo 29 buques de guerra para la Marina alemana.

COMBATE EN EL NATAL

Comunican desde Gietermautzburgo que en el Natal ha habido un combate eutre los indígenas y la policía.

La ejecución de doce negros ha exacerbado las iras de los naturales.

Se ha aplazado la llegada de los Príncipes de Gales á Durban hasta el 10 del actual.

Permanecerán una semana en el Natal.

REVOLUCIÓN EN SANTO DOMINGO

En el Ministerio de Marina se ha recibido un telegrama, en el cual se anuncia que ha estallado un movimiento revolucionario en Santo Domingo.

LA REVOLUCION EN VENEZUELA

Se dice en telegramas especiales de América que es inminente un formidable movimiento revolucionario en Venezuela.

Está dispuesto á acudir al primer aviso el general José Fernández.

Se da como probable que la insurrección estalle en Venezuela, cuando la escuadra francesa llegue á las aguas de aquel país

La emoción que cansaría la presencia de los buques de la gran república europea facilitaría grandemente el desembarco de municiones y armas en el litoral venezolano.

EL EMPRÉSTITO RUSO

Ha marchado á Londres, para ajustar con los banqueros ingleses las condiciones del empréstito que se hará en las plazas de París, Londres, New York, Bruselas y Amsterdam, un representante de los bancos franceses.

Los alemanes rehusan la participación que se les ha ofrecido.

Desde Melilla

Por telegramas de Melilla se sabe que en el Campo interior se nota bastante excitación.

El Roghí ha comenzado á reclutar gente para atajar el paso de los leales. Estos continúan atacando á las kábilas de Ghelaya. Queman los aduares y destruyen los silos.

Se asegura que las fuerzas del sultán acamparon cerca de la factoría de Mar Chica, huyendo en seguida los europeos y los moros que la habitaban.

El malestar entre las kábilas aumenta. Dado el impulso que han tomado las operaciones emprendidas por los leales, espérase que se libre pronto un reñido combate.

Fuerzas de infantería, caballería y artillería de las que guarnecen Melilla, acamparán cerca del fuerte de Sidi Guariach. Esta medida que, en previsión de posibles contingencias, ha adoptado el general Marinas, es unanimemente elogiada,

El retraso de la segunda subasta para las obras del puerto ha ocasionado el paro de multitud de obreros.

Esto puede originar un conflicto, pues la situación económica de los trabajores es cada vez más difícil.

Se comenta sabrosamente en todos los círculos de Melilla el hecho de haberse recibido, en el hotel donde se hospedó madame Du Gast antes de marchar á Zeluán, un telegrama que dirige á la intrépida viajera el ministro de la Guerra, M. Etienne.

Al regresar madame Du Gast, los jefes y oficiales del Disciplinario piensan obsequiarla con un banquete.

La dama francesa, el día antes de partir á Zeluán, depositó en el gobierno militar alhajas por valor de cien mi francos.

Pronto llegarán á Melilla los señores Villanueva, Silvela y García Guerrero.

Fardes (D. Francisco)

CAPITÁN DE NAVÍO, PRIMER MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

Por sus méritos y servicios y ostentando el empleo de coronel, fué elegido y nombrado por su probada pericia marinera mayor general de la Armada, pasando á ejercer este empleo en 1.° de Junio de 1716 en la Escuadra de seis bajeles, del mando del marqués de Mary, con la que salió para el Mediterráneo á la reconquista de Mallorca, regresando á Cádiz el 1.° de Enero de 1717, que desembarcó, quedando á las órdenes del gobernador general de la Armada D. Pedro de los Ríos, para ejercer su empleo.

Embarcado en la Escuadra del marqués de Mary, asistió á la conquista de Cerdeña y al regreso á Cádiz de la mencionada Escuadra, pasó á la villa de Puerto Real en 24 de Septiembre de 1717 á entender en la recluta que se estaba haciendo para completar los batallones de Marina, terminada la cual regresó á Cádiz en Diciembre.

El 1.° de Abril de 1718 embarcó en la Escuadra que se habilitaba en Cádiz al mando del marqués de Mary, con la que salió el 21 de Mayo para Barcelona, en cuyo punto se incorporaron los buques que bajo el mando del teniente general D. Antonio Gastañeta, convoyó el transporte del ejército del marqués de Lede á Sicilia. Se halló en las operaciones marítimas que coadyuvaron á la conquista y asistió al combate de Cabo Parraro en el navío «San Felipe el Real», quedando prisionero.

Puesto en libertad á los dos meses pasó á ejercer su empleo en la Escuadra de navíos que mandaba el jefe D Jorge Cammock, á cuyas órdenes permaneció durante el segundo sitio de Mesina en el cual se fueron á pique los navíos, por lo que fué destinado á Barcelona conduciendo varias embarcaciones con transporte de tropa y marinería con las que tripuló el navío «Nuestra Señora de Monserrat» (a) El Catalán, de cuyo mando se encargó para conducirlo á Cádiz donde llegó el 23 de Enero de 1720.

Habiendo obtenido en recompensa de sus servicios merced de hábito de Santiago le fué concedida Real Licencia para ir á Calorte á fin de cruzarse, de la que regresó el 13 de Julio. En 24 de Octubre embarcó en la Escuadra del mando del jefe D. Carlos Grillo, ejerciendo su empleo de mayor general en los navíos «Nuestra Señora del Carmen» y «San Antonio». Asistió á los desembarcos de las tripulaciones en Ceuta mandando las fuerzas con las que asistió á las operaciones que felizmenle se realizaron para que los moros levantaran el sitio de dicha plaza.

El 4 de Abril de 1721 desembarcó del navío «Nuestra Señora del Carmen» (a) el Laufranco de regreso de la expedición volviendo á desempeñar su destino en tierra.

Por Real orden de 2 de Septiembre de 1721 le fué concedida licencia para hacer el corso contra turcos y moros en el Archipiélago y demás partes que sea conveniente en la forma prevenida en la Ordenanza con tres fragatas qu eel mismo Fardes debe armar, una de 40 cañones, otra de 24 y la tercera de 16, manteniéndosele el sueldo de capitán de navío mientras estuviera empleado eneste servicio, regresando de esta Comisión el 1.° de Abril de 1724 que se presentó en Cádiz á continuar en su empleo de Mayor en donde murió de accidente repentino á las once y media de la noche del 17 de Diciembre.

CAMILO RIQUER Y ZABECSE

Marina Mercante

Sr. Director del DIARIO DE LA MARINA:

Ruego á usted dé cabida en las columnas del periódico de su digna dirección á las siguientes cuartillas, por lo que le anticipa las gracias su afectísimo, s. s.

q. l. b. l. m.,

JOSÉ ALBA.

Mando de buques

Decía en mi último artículo firmado «Un marinero», que daba fin á la controversia sostenida por nosotros en pro de lo que creíamos nuestros derechos atropellados, por una clase á la que en todos mis trabajos reconocí más ilustración, más astucia y más fuerza, aunque menos alteza de miras; no obstante, me obliga á retractarme respecto á mi silencio, la ironía empleada por el Sr. la Viña en sus artículos I y II sobre mando de buques (sobre todo el II), pues no es noble cebarse en el vencido, que como tal puede calificarse la lucha ó discusión científica entre el que tuvo la suerte de nacer de padres enriquecidos y cuanto se puede obtener con el vil metal, lo posee, y el que desheredado de la fortuna, solo aprendió lo que se puede obtener sin dinero.

Herrero de Rivera es en efecto nuestro director y nos honramos con su vicepresidencia en nuestra sociedad, toda vez que en él vemos personificado cuanto de digno aspiramos para nuestros compañeros. *Al obre-*

ro que, sin más educación que el trabajo desde sus más tiernos años, se supo levantar sobre el nivel de sus compañeros sacrificando sus ratos de asueto y distracción juvenil, para buscar en el libro lo que la indigencia de los autores de sus días no le pudo dar.

No es su profesión la más apropiada para entender en cosas de marina, lo que le priva, bastante á su pesar, el salir á nuestra defensa, si no con la galanura y vigor que lo hace el Sr. la Viña, con la fuerza de la razón que otorga el escaso pan que le tratan de arrebatar á los hijos de los que, menos náuticos y nada científicos, poseen un caudal de conocimientos prácticos y marineros que, aunque lo niegue el Sr. la Viña, apoyado por algún que otro *ganadero*, es suficiente á garantizar el mando de la clase de buques de que se trata; buena prueba de ello debe ser esos casos que cita, que por obra y gracia de Mamá Natura, se trasformaban buques de 311 y 114, en 199,99 y 99,99 toneladas.

¿No considera el Sr. la Viña con pericia sobrada á las autoridades que autorizaban tales milagros? ¿Cree dicho señor que si estas verdaderas autoridades en asuntos de marina, que hacen al piloto como hacen al patrón, hubieran visto en alguna época más condiciones en aquellos que en estos, hubiesen tolerado tales desmanes? Concedamos al capitán cuantos derechos quieran, pero nunca al piloto y menos en sus primeros años; solamente personajes que por azares de la política lleguen á ocupar puestos en ministerios que desconocen, pueden transformar antiguas y sabias leyes con beneplácito de cuatro ambiciosos que solo aspiran á figurar, contando con que lo que ellos ignoren lo conocerán sus subordinados que lo pondrán á su disposición por temor á que lo dejen sin el mezquino sueldo de contramaestre ó marinero que representa el sostén de su familia, y porque en los casos difíciles se emplea toda la astucia concebible en ganarse la simpatía del inferior sobornándole con ofrecimientos casi siempre incumplidos, para valiendose de sus conocimientos profesionales, salir victorioso, sin que al parecer se altere la aparente buena armonía, ni sufra desprestigio la autoridad del jefe.

El Sr. la Viña, á quien no tengo el honor de conocer, será un experto marino, tal vez por largos años de navegación y amor al estudio en sus escritos demostrados, pero ha sido la única excepción en su clase ú olvida lastimosamente sus primeros años de carrera en que como á todos, hubo que llevarlo de la mano y tengo la casi seguridad que no serán las peores, las lecciones de maniobra, recorrida (si la conoce) y otras que le enseñara algún patrón, hoy sus desairados enemigos.

¿Habrá que recordarle, Sr. la Viña, el cuentecito del cura de aldea y el pastor? ¿Sabes el credo? no, señor cura: ¿Sabes el padre nuestro? no, señor cura. Has perdido el tiempo lastimosamente. Señor cura, y ¿usted sabe, cuántos dientes tiene un chivo? no hijo. Al regresar el cura ya informado por otro pastor, preguntóle: ¿has aprendido el padre nuestro y el credo? Sí, señor cura, y usted ¿aprendió mi preguntita? sí, hijo, un chivo no tiene más que dos dientes; muy bien padre, pero ¿dónde los tiene, arriba ó abajo?

Aplique el cuentecito donde lo crea más conveniente, sin olvidar á muchos legisladores y no pocos marinos de salón y podremos decir con análoga propiedad: ¡Zapatero, á tus zapatos!

JOSÉ ALBA PÉREZ.
Patrón de cabotaje.

El "Trousseau„ de la princesa Victoria

De una carta de Londres, dirigida á *El Pueblo Vasco*, de San Sebastián, recortamos las siguientes noticias relacionadas con el *trousseau* de la futura Reina de España.

«La tela blanca brocada con que se confeccionará el vestido que la princesa Victoria lucirá el día de su boda, se está fabricando en los telares españoles con arreglo al dibujo elegido por la futura Reina.

Terminada la fabricación, pasará la tela á manos de las modistas madrileñas que han de confeccionar el vestido.

La princesa Victoria ha manifestado deseos de cumplir la tradicional costumbre de dedicar su vestido de boda á la Santísima Virgen, á cuyo efecto será regalado, para que con él se haga un manto, á una de las más veneradas imágenes.

El *trousseau* de ropa blanca se está confeccionando en Londres, en casa de Mme. Lambert, la cual hace muchos años fabrica los corsés y la ropa blanca á los individuos de la familia real inglesa.

En la misma casa se están haciendo riquísimos vestidos de verano, los cuales se adornarán con encajes de gran valor, que la reina Victoria de Inglaterra legó á su nieta predilecta.

Los sombreros los confeccionará Mr. Gainsberough, el cual ha presentado á la aprobación de la princesa unos magníficos bocetos, entre ellos el de un hermoso sombrero negro adornado de preciosas plumas de avestruz color crema.

Una vez terminado todo el *trousseau*, será remitido á Madrid para ser expuesto al público en el Palacio Real días antes de verificarse la boda.

La princesa Victoria ha encargado á la notable artista de Londres Mrs. May Tayler un retrato suyo en miniatura para regalarlo á D. Alfonso XIII el día de su cumpleaños.»

El general Jaramillo

En el ministerio de la Guerra se ha recibido un telegrama anunciando la muerte del general de división D. Nicolás Jaramillo, que en la actualidad ejercía el Gobierno militar de la Coruña.

El Sr. Jaramillo fué quien presidió en Filipinas la Comisión de selección que se nombró con motivo de la entrega de dicho archipiélago y en cumplimiento del Tratado de París.

Reciba su distinguida familia el testimonio de nuestro pésame.

PRACTICAS DE MAR

Tenemos sobre el tapete, pendiente de resolución, el asunto de prácticas de navegación en la Marina mercante, y al felicitar al señor Concas por su confirmación en la cartera de Marina, ofrecía hacer notar los defectos de que adolecen, á mi juicio, las prácticas de mar, tanto si éstas se cuentan por millas, como por días, como por viajes redondos.

Y al presentar estas objeciones que se me ocurren, no se crea que pretendo aconsejar, ni apenas entrever una solución que confío al claro criterio, no sólo del ilustre general Concas, sino de cuantos marinos se interesen en el asunto, que supongo son todos, para formar algo así como un concurso de opiniones, que si da por resultado el *fiat lux*, habremos dado un no pequeño paso en beneficio de los marinos del porvenir.

Consideremos el primer caso: prácticas por el número de millas recorridas. Dos pilotos *A* y *B*, se encuentran en el puerto *X*. Prescindiendo de las dificultades con que luchan para embarcarse (que ya se tratará este punto en otra ocasión), *A* embarca en el trasatlántico *M*, de buen tonelaje, mucho confort, mucha dotación y 16 millas de andar; *B* ha podido embarcarse en el «carbonero» *N*, de poco confort (como todos), de escasísima dotación, de regular tonelaje y de 7 millas de andar. La hora de salida es la misma, como el mismo es el puerto. Convenientemente despachado y con el práctico á bordo, zarpan los dos vapores, rápida y desembarazadamente el *M*, cuyas maquinillas, nuevas y cuidadas, funcionan perfectamente, en tanto que las del *N*, antiguas y no del todo conservadas, requieren ciertas precauciones para que no desengrane la cadena.

Ya en franquia, señala el telégrafo de la máquina el *full speed*, adquiriendo *M* su velocidad de régimen de 16 millas y *N* la suya de 7. Tocan las doce, se señala el punto en ambos vapores y se montan ya las guardias de mar. En compañía del primer oficial de *M* (en este vapor van cuatro) contra *A* de guardia, por ejemplo, y mata el cuarto agradablemente cambiando las primeras impresiones, enterándose de los caracteres y costumbres de sus compañeros, de las condiciones del buque, del número y condición de los pasajeros, etc., etc., y al entregar la guardia al segundo oficial á las cuatro, va á su confortable camarote á arreglarse para pasar luego al comedor, donde transcurre la comida entre amenas conversaciones y suculentos platos. Como que *A* debe entrar otra vez de guardia á las doce, se retira á las seis ó seis y media á descansar, y á media noche vuelve á subir al puente á pelar el cuarto que le corresponde, no faltándole, á la entrada de él su taza de café ó té, para espabilar los últimos vestigios de sueño.

A las cuatro hay que pensar en descansar, hasta la hora de la observación, si no se ha terciado hacer alguna de estrellas, y ya hecho esto y preparados los cálculos, aprontarse para el almuerzo, que transcurre tan agradablemente como su antecesora la comida. Toca la hora de situarse por observación y trabajado el punto se encuentran con que han recorrido 384 millas. Con pequeñas variaciones, al día siguiente acusa el punto un recorrido igual, ó sean ya 768, á la tercera singladura igual andar y un recorrido de 1.152 millas, *et sic de cœteris*.

Hemos perdido de vista al *carbonero N*, en el que navega *B*; pero desembarquemos del *M* y esperemos su llegada, pues ha de seguir forzosamenle la misma derrota, doda vez que se dirige al mismo puerto.

Pasa una hora, dos, tres, muchas, y *N* no aparece. ¿Si se habrá perdido? al fin se ve humo en el horizonte, una chimenea, un casco: es *N*. Salió aquel vapor á la misma hora, como vimos, con su andar de régimen, y señalado el punto á las doce entró de guardia el primer oficial; el segundo, que es *B*, vigiló la maniobra, puso en orden los revueltos papeles del sobordo y se fué á descansar hasta las cuatro. A esta hora le entregó la guardia el primer oficial, y á las cinco, viendo el mar libre de embarcaciones, deja un momento al contramaestre la guardia para pasar á comer en la cámara. Recién salidos de puerto, naturalmente que la carne, las verduras, etc., son frescas, y aun cuando el *menú* dista bastante del festín de Baltasar, es aceptable, y tomado el último sorbo de café, *B* enciende filosóficamente el cigarro y vuelve al puente. A las ocho entrega la guardia al primero, y va á aprovechar las cuatro horas de descanso hasta las doce, que debe entrar nuevamente de guardia; pero como que al rendir la guardia debe señalar el punto de estima se acuesta media hora más tarde.

Vuelto al puente á las doce, entrega la guardia, después de situarse, á las cuatro, hora en que va á descansar hasta la hora de observar, preparando entonces el cálculo y montando la guardia hasta las doce, no sin haberla interrumpido para almorzar, si el mar estaba libre de embarcaciones. Hecha la observación del medio día y situado en la carta, acusa el punto un recorrido de 168 millas al terminar la primera singladura; al finalizar la siguiente 336 millas; la situación en la tercera singladura acusa 504, *et sic de cœteris*, pero un *cœteris* aterrador para B, que á los tres días de navegación lleva una desventaja respecto de A. de 648 millas. A los diez días éste tiene ya un cómputo de 3.840 millas, en tanto que su compañero cuenta solo 1.680; en una palabra, en tanto que el piloto A necesitará unas 196 singladuras para computar las millas, B deberá invertir unas 446 para poder optar al examen de capitán, y esto sin contar con que la máquina de N es vieja, como el casco, y sucede á menudo que no se desarrolla una marcha normal fija.

Dejo aparte consideraciones de otra índole, como el trabajo material, pues he supuesto que *N* era carbonero y por tanto el subordo no da gran trabajo, pero si se trata de un vapor que conduzca carga general, donde el numero de juegos de conocimientos es indeterminable, donde el manifiesto tiene las dimensiones de una vela mayor, muy otra es entonces la suerte del piloto *B*, que en el mar y en puerto debe ocuparse de la carga, en tanto que *A* mira estos trabajos con desdén. ¡Como que lleva á bordo dos sobrecargos!

Ya sé yo que siempre y en todas las manifestaciones de la vida hay diferencias de condición, y por esto quiero prescindir de ellas; pero yendo á la esencia de la ley, ¿es equitativo el contar por millas navegadas?

ESCOTA

Sociedad de Conciertos de Madrid

En el Teatro Lírico se celebrará mañana domingo á las tres de la tarde el cuarto Concierto de abono bajo la dirección del distinguido maestro D. Ricardo Villa.

El programa es el siguiente:

Primera parte.—Impresiones sinfónicas, Villa.

Adagio.—Allegro non molto. —Lento, fantasía.—Scherzo.—Allegro.

Segunda parte.—Sexta sinfonía. (Pastoral), Beethoven.

Allegro ma non tropo.—Andante molto moto —Scherzo. Allegro. —Presto y finale. —Allegro.—Allegretto.

Tercera parte.—1.° Ruses d'amour. Ballet, op. 61 (1.ª vez), Glazounow.

Introduction. - Gavotte.—Massette.—Sarabanda.—Farandole.

2.° Los Maestros Cantores. Fragmentos sinfónicos. Wagner.

Notas de Palacio

Como este año no se verifican en la capilla real las habituales solemnidades de corte de la Semana Santa, los pobres elegidos para el ceremonial del Lavatorio recibirán una limosna que equivaldrá á los donativos en especie, ropas y metálico que S. M. el Rey da con este motivo todos los años.

—Anoche salió para Sevilla el señor marqués de la Mina.

—Está acordado que S. M. el Rey y SS. AA doña María Teresa y D. Fernando hagan el viaje de Cádiz á Sevilla por ferrocarril.

Aunque nada se sabe de cierto, en Palacio se espera á los augustos viajeros en el rápido del Sábado de Gloria, que llega á la corte á las diez de la noche.

En cuanto á salida del monarca para Inglaterra, no hay nada concreto.

No falta quien diga que será el lunes de Pascua.

DE CANARIAS

FUERTEVENTURA Y LANZAROTE

El Rey D. Alfonso XIII ha terminado su excursión por el archipiélago canario visitando las islas de Fuerteventura y Lanzarote.

La primera, llamada antiguamente Erbania se halla al Este del archipiélago, distando 15 leguas de Gran Canaria y dos de Lanzarote, de la que la separa el Estrecho de la Bocaina.

Su extensión es de 1.722 kilómetros cuadrados, y su población de 11.669 habitantes.

Es la isla menos accidentada del archipiélago; tiene gran número de playas y bahías, de fácil acceso, en su contorno, y en su interior extensas llanuras.

Su clima es templado; no tiene bosques; las lluvias escasean; hay muchos y fértiles valles, y abundan los manantiales, ofreciendo excelentes resultados las explotaciones de aguas, que se están ejecutando.

Sus extensos terrenos incultos mantienen crecido número de cabras y dromedarios, y encuéntranse en abundancia canteras de cal y yeso, que, con los granos, constituyen sus principales productos de exportación.

Tiene un solo puerto habilitado: el de Puerto de Cabras, capital de la isla.

Fuerteventura, que en la época de su conquista estaba dividida en los reinos de Maxorata, al Norte, y Jandia, al Sur, lo está en la actualidad en los siguientes ocho términos municipales:

El lugar de Antigua, que ha sido capital de la isla; Betancuria, que fué fundado por Juan de Bethencourt y tuvo la capitalidad por espacio de tres siglos; Casillas del Angel; La Oliva, en cuyo término existen canteras de jaspe de colores y campos bien cultivados; Pájara que comprende la península de Jandia, de 35 kilómetros de extensión, desde el istmo de la Pared á la punta del Faro, y pertenece al conde de Santa Coloma; Tetir ó La Vega, Tuineje y Puerto de Cabras.

Tiene éste fondeadero, situado en la parte oriental de la isla, y es residencia del gobernador militar.

Su puerto es frecuentado por buques de cabotaje y líneas de vapores de Sevilla y Barcelona, así como por los vapores correos interinsulares que hacen el servicio entre las islas.

Su Casino El Porvenir ha tomado una parte muy activa y principal en la organización de los festejos en honor de D Alfonso XIII.

En dicha ciudad se publica un semanario titulado *La Aurora*.

El viaje de Las Palmas á Puerto de Cabras es poco grato. A la altura de Jandia el mar está siempre alborotado. Después entra la costa, larga, árida, de la isla. Rocas abruptas, que caen en cantil sobre las aguas y á ratos llanuras inmensas, desoladamente estériles, que se corren tierra adentro. Ni un caserío, ni un trozo de paisaje verde se logra divisar.

Tras la visión constante de una costa monótona, alegra el arribo á Puerto de Cabras. Sus blancas casas parecen bañarse en el mar, y al fondo, como señales de vida, voltean incansables las aspas de los molinos de viento. Amplia y de quietas aguas es la ensenada de Puerto de Cabras. Su población es poco importante. A lo largo de la playa, en los días que arriba vapor, se ven echados centenares de camellos, que han venido porteando carga desde los pueblos y aldeas del interior.

A pesar del aspecto desolado que Fuerteventura presenta en la costa, tierra adentro se esconden parajes muy hermosos, con lozana vegetación.

De pocos años á esta parte Puerto de Cabras ha conseguido una relativa prosperidad.

Merced á un modesto tráfico comercial y al amparo de su puerto, se han levantado casas nuevas y almacenes, transformándose la vida.

El Rey D. Alfonso terminó su excursión en Lanzarote, qne es la isla más occidental del archipiélago.

Fué llamada en la antigüedad *Capraria*.

Su extensión, incluyendo los islotes de Alegranza, Graciosa, Montaña Clara, Roque del Este y Roque del Oeste, es de 741 kilómetros cuadrados, y su población de 17.556 habitantes.

Tiene desembarcaderos en la parte oriental, siendo los más seguros los de Arrecife, Naos y Arrieta.

Su suelo es volcánico y poco accidentado, alcanzando grande elevación algunas de sus montañas.

El clima es templado y saludable; no tiene bosques, y escasean los manantiales y las lluvias.

Se comunica por telégrafo con la isla de Gran Canaria; se comunicaba, mejor dicho, porque el cable lleva ya más de dos años de interrupción.

La capital de la isla es el puerto del Arrecife, donde reside el gobernador militar y el batallón de infantería de Lanzarote.

El puerto del Arrecife, que es de importancia, y el de Naos, á un kilómetro de aquél, se consideran como los primeros puertos de la provincia entre los naturales.

Contribuyen mucho á la animación de su vida social los Círculos, Casino de Arrecife, Nuevo Casino y Sociedad Democracia.

Por el puerto del Arrecife hizo una incursión en Lanzarote el conde Jorgo de Cumberland, en Abril de 1596.

Sus otros términos municipales son: Femés, Haria, San Bartolomé, Teguise, Tías, Tinajo y Jaiza.

Teguise fué capital de la isla y tomó el nombre de la hija del Rey Guardarfía, esposa de Maciot de Bethencourt.

El 11 de Enero de 1476 firmóse en Teguise un tratado de paz entre D. Diego Herrera y representantes de los reyes de Gran Canaria, y el 18 de Febrero de 1598 murió en la expresada villa el Sr. de Lanzarote, don Agustín Herrera.

En las cercanías de Teguise está la célebre mareta de 600 metros de circunferencia, en que se conservan las aguas para el servicio de su vecindario.

También sobre colina cercana se ve en ruinas el antiguo castillo de Guanapay, hoy llamado de Santa Bárbara.

Su Ayuntamiento y Escuelas están en los antiguos conventos de Franciscanos y Dominicos.

En el término de Femés están las ruinas de la antigua catedral de San Marcial de Rubincón.

Haria ocupa un fresco y fértil valle, poblado de palmeras y árboles frutales.

A unos cinco kilómetros al N. de ese lugar está célebre Cueva de los Verdes de más de tres kilómetros de profundidad en la que se refugió gran parte de la población isleña, cuando tuvo lugar la invasión de los moros en 1618.

El campo de San Bartolomé es muy pintoresco y el más rico de la isla.

Jaiza tiene también un valle pintoresco.

En su término se encuentran las montañas del Fuego y el lago Janubio, de 2.200 metros de circunferencia y unos seis de profundidad.

Desde Bilbao

6 Abril

En la Comandancia de Marina y bajo la presidencia del Sr. Cano Manuel de Luque, se celebró ayer una reunión por la Junta del Reglamento del Puerto de Bilbao.

Asistieron dos señores navieros, dos consignatarios, el práctico mayor y otros dos de igual clase, y otros dos capitanes de la Marina Mercante.

Parece que el objeto de la Junta fué aclarar el art. 18 de dicho reglamento que se refiere al importante asunto de los derechos de practicaje.

Aun cuando sobre lo tratado guardaron absolu-

---

69 *Folletín del* DIARIO DE LA MARINA

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

sus destinos.—Sir Gervasio lo había enviado á Cherbourg en observación.

—Sí, señor, ya lo sabíamos todos, y ahí viene para decirnos probablemente que Mr. de Vervillin se ha decidido al fin á hacernos frente como un hombre. ¿Señor, quereis ver la vela?

Bluewater tomó el anteojo en sus manos, y recorriendo el horizonte, dió prontamente con el objeto indicado. Una corta inspección fué suficiente para una persona tan experimentada como él, y en seguida devolvió el anteojo al joven.

—Buena vista teneis—dijo al prpio tiempo—ciertamente es una balandra que se dirige á tomar el fondeadero, y creo que teneis razon en tomarla por la «Activa.»

—¡Está muy lejos para averiguar qué buque sea!—observó Dutton, dirigiendo á su vez el anteojo hacia la vela.

sus destinos.—Sir Gervasio la había enviado á Cherbourg en observación.

—Sí, señor, ya lo sabíamos todos, y ahí viene para decirnos probablemente que Mr. de Vervillin se ha decidido al fin á hacernos frente como un hombre. ¿Señor, quereis ver la vela?

Bluewater tomó el anteojo en sus manos, y recorriendo el horizonte, dió prontamente con el objeto indicado. Una corta inspección fué suficiente para una persona tan experimentada como él, y en seguida devolvió el anteojo al joven.

—Buena vista teneis—dijo al propio tiempo—ciertamente es una balandra que se dirige á tomar el fondeadero, y creo que teneis razón en tomarla por la «Activa.»

—¡Está muy lejos para averiguar qué buque sea!—observó Dutton, dirigiendo á su vez el anteojo hacia la vela.

—Es verdad—respondió el adolescente—pero uno debe decir á los amigos lo que sepa. La «Activa» tiene un pico de cangreja más largo y más bajo que cualquier otra balandra de la Armada, y en eso la distinguimos todos de la «Gnat,» la balandra que está con la escuadra.

—Me complace ver á vuestra señoría tan excelente observador—repuso el insinuante Dutton—señal infalible, milord, de que vuestra señoría será con el tiempo un buen marinero.

—Godofredo es ya un buen marinero—observó el almirante, quien sabía que nunca estaba tan contento el muchacho como cuando se le trataba sin ceremonia y se le consideraba inteligente; lo cual era la verdad.—Ha navegado conmigo cuatro años, habiendo embarcado á los doce, y dentro de dos más será todo un oficial.

—Sí, señor.—dijo Dutton saludando á uno primero y luego al otro.—Sí, señor; bien puede su señoría contar con eso en el porvenir, con *su* mérito personal, *vuestro* estimable apoyo y *su propio* gran nombre... ¡Ah! ya han visto al advenedizo en la escuadra, y ya está laboreando la lanilla de las banderas de señales.

Al tiempo de fondear, el almirante Bluewater había cuidado de que estuviesen tan cerca unos de otros, los buques, como lo permitía para su seguridad la niebla reinante; porque una de las mayores dificultades para un jefe de escuadra, es conservar sus bajeles en orden compacto, cuando el tiempo es oscuro ó chubascoso. Sin embargo, una corbeta y una fragata habían recibido la orden de fondear á la descubierta por fuera de la escuadra, á una ó dos leguas de distancia tan luego como la niebla se disipó el día anterior, con objeto de dominar el mayor espacio posible de horizonte.

A fin de mantener su posición con vientos flojos y contra una fuerte marea, habían dejado caer el ancla los dos buques, á distancia de una legua de la escuadra el uno, y una ó dos millas más fuera, aunque tambien más al Este, el otro. La corbeta quedaba más cerca del recién venido, y en su mastelerillo de juanete mayor flameaban señales que repetía la fragata para trasmitirlas al navío de la insignia de comandante general de la escuadra. Las señales de uso ordinario eran tan familiares á Bluewater, que rara vez tenía que recurrir al libro para su interpretación: y en esta ocasión, comprendió desde luego que estaba indicada la numeral de la «Activa» (1). Siguieron otras señales, para cuya inteligencia ya no bastaba el conocimienlo del contra-almirante por sí solo; de lo cual dedujo que la balandra traía comunicaciones interesantes, y que no era posible saber cuales fuesen, como no se tuviera á la vista el libro de señales.

Mientras iban ocurriendo estos incidentes, llegó el coche que había de conducir á Mrs. Dutton y su hija á la quinta. Salieron estas de la casilla, adelantándose Bluewater á saludarlas, y fué recibido con la misma afectuosidad con que se habian separado horas antes, alegrándose al saber que sería su compañero hasta la morada de Sir Wycherly.

—Temo que esta llamada sea precursora de malas nuevas—dijo Mrs. Dutton—no hubiera pensado en vernos si no se tratase de algún asunto muy serio, y el mensajero mismo decía que no estaba mejor el baronet.

—Pronto lo hemos de saber, apreciable amiga, en cuanto estemos en la quinta—replicó Bluewater—y saldremns de dudas en breve, con tal de que no tardemos en llegar. Antes de tomar asiento en el coche, permitidme presentaros á mi joven amigo, lord Godofredo Cleveland, á quien he invitado á ser de la partida.

El jóven y agraciado guardia marina fué

(1) Los buques de guerra tienen su número de orden ó *numeral* para darse á conocer, y es la primera señal que hacen al acercarse á otros buques de guerra que arbolan su misma bandera ó á puertos de su nación. (N. del T.)

ta reserva, parece que acórdaron disminuir y modificar la tarifa de los derechos de practicaje en lo que se refiere á los buques de cabotaje que salgan de este puerto.

El acuerdo ha sido remitido á la superioridad para su p onta aprobación pues hasta que esto suceda no se hará público.

La cuenta del sastre

—Señor de...

—¡Ah!... ¡qué sorpresa!

—¡Sorpresa!

—Sí.

—¿Por qué?

—Porque acabo de levantarme y me encuentra usted vestido, y un hombre vestido no necesita para nada á un sastre.

—Cierto; pero hace ya tres años que estaba usted desnudo.

—¡Ya lo creo! y esta es precisamente una cosa que hago todas las noches al acostarme. ¡Desnudo!... ¡Friolera!... Ese es el destino del hombre, nacer sin camisa... ¿Conoce usted alguno que haya venido al mundo ni siquiera en bata?

—Bien, pero yo soy sastre.

—¡Perfectamente! quiere decir que está usted encargado de la decencia pública; es una cuestión de policía urbana, y yo nada tengo que ver con el Ayuntamiento.

—Enhorabuena; pero yo le estoy vistiendo á usted hace tres años, y ya la cuenta es larga.

—¡Vea usted qué exigencia tan singular!... Todos los días me visto yo á mí mismo y jamás he tenido ninguna cuenta conmigo. Además, si la cuenta es larga, córtela usted por donde quiera; cabalmente es usted sastre y tiene las tijeras en la mano.

—No nos entendemos; lo que digo es que le he hecho ropa por valor de...

—No siga usted adelante... Es un principio de derecho providencial que el que la hace la paga... usted la ha hecho: pues bien, páguela usted y asunto concluído.

—¿De manera que usted quiere vestirse de balde?

—¡Lógica, señor maestro, lógica!... y sobre todo moral!... La desnudez no está permitida desde el día que Adán y Eva, por razones que no son de este momento, descubrieron que se hallaban desnudos: entonces la parra, más instruída que usted en las obras de misericordia, les ofeció una hoja. Ahora bien; ¿quiere ser usted menos que una parra? declárese usted alcornoque y estamos del otro lado.

—Señor mío, eso es andar por las ramas... Yo no soy más que un maestro de sastre acreditado que viene á pedir su cuenta...

—¡A pedir su cuenta! ¡Santo Dios! ¡No me queda más que ver!... ¡Pedir la cuenta cuando es él el que la trae!

—Es lo mismo; yo la traigo para que usted la pague.

—Ahí tiene usted lo que es desmoralización de estos tiempos, vestir al desnudo ha sido siempre una obra de misericordia. ¿Qué quiere usted? ¿Poner á precio la virtud?.. ¿Y á título de qué? ¿A título de que es usted sastre?.. ¿Quién le ha concedido á usted el derecho de especular con la decencia pública? ¿Qué especie de usura es la que pretende usted imponer al pudor? En resumen, ¿qué es lo que usted quiere?

—Quiero sencillamente que se haga usted cargo...

—¡Cargo!... Señor mío, si yo he de hacerme cargo, ¿por qué se toma usted la molestia de traérmelo hecho?

—La curstión está reducida á que afloje usted el bolsillo.

—¿Yo?

—Eso es.

—Pero ¡hombre de Dios! yo no tengo mas bosillos que los que usted me cose... Eso no tiene vuelta de hoja... ¿Le parece á usted que alguno de ellos esta estrecho? ¿Sí? Pues á usted es á quien toca aflojar el bolsillo.

—Vamos, usted habla como un descosido.

—He aquí por qué no puedo con los sastres... Para ellos no hay más que coser y cantar... Todo se arregla con que usted se cosa la boca-.. ¡Ay! ¡La boca de un sastre!... No conozco nada más descosido.

—Muy bien, no es ese el punto.

—¿Y qué tengo yo que ver con las costuras para que me suscite una cuestión de puntos?

—Señor mío, no es eso, ni por el forro.

—¡Eh!... Ya ha vuelto usted la cuestión del revés.

—Eso es salirse por la bocamanga.

—¡Y qué!.. ¿No es usted mismo el que me facilita la salida?... ¡Bocamangas!... ¡Buenas me las ha puesto usted en la última levita!...

—Vamos á un acuerdo.

—Jamas... Yo estoy en mi casa y no tengo necesidad de ir con usted á ninguna parte.

—Quiero decir que todo puede arreglarse con un corte de cuentas.

—¡Oh!... Eso es distinto... ¡Corte de cuentas!... Si es tela que está de moda, me conviene: cabalmente necesito un gabán... Hágamelo usted de ese corte.

—¡Esto pasa de castaño oscuro! no hay medio de entenderse con usted. Quiero decir que yo tomaré mis medidas.

—Al instante, señor maestro; on la medida está el secreto del traje... Fíjese usted bien; manga ancha... faldones largos... mucha solapa... Eso es lo último.

—Basta... No hablemos más... Ahora me voy, pero yo le probaré á usted..

—¡Qué duda tiene! nunca me he negado á que usted me pruebe la ropa... es una operación fastidiosa, pero indispensable... No dirá usted que no soy condescendiente. Me someto á la prueba.

Me consta que el sastre salió bufando, y que el parroquiano se quedó vistiéndose.

JOSÉ SELGAS.

El general Blanco

Ayer llegó á Barcelona el convoy que conducía el cadáver del general Blanco.

Era éste esperado en la estación por la hija del finado, los generales Ranoy, Morato, Parrado y muchos jefes y oficiales del Ejército.

También se hallaban para recibir la fúnebre comitiva, distinguidísimas personalidades, entre las que se encontraban el obispo el marqués de Comillas y el gobernador militar en representación del capitán general de la plaza.

Llegado el vagón que conducía el ataud fué este bajado por ocho agentes del Cuerpo de Seguridad que lo colocaron en la sala de espera de la estación preparada de antemano como capilla ardiente.

Una vez depositado el féretro, el Sr. Erenas, sobrino del general, levantó la tapa del féretro dejando ver el cadáver que está envuelto en el manto de caballero del Santo Sepulcro.

Terminada esta triste ceremonia, fueron colocadas sobre el ataud las coronas dedicadas á su memoria por la sociedad obrera «Las tres clases de vapor», el general de Somatenes Sr. Ranoy, el Sr. Tressols, jefe de policía.

El cadáver ha sido velado por la familia y amigos y la policía prestó el servicio de vigilancia.

El entierro, al que asistirán en corporación la Diputación y el Ayuntamiento, tendrá lugar hoy sábado.

Información de Marina

Cuerpo general

Se ha dispuesto que al desembarcar de la Escuadra de Instrucción el alférez de navío D. Alfonso Arriaga y Adam, pase á disposición del capitán general del Departamento de Cartagena.

Cuerpo Jurídico

Para auxiliar al auditor general D. José Valcárcel en los trabajos de la comisión que se le confirió por Real orden de 27 de Febrero último, se ha dispuesto que quede á sus órdenes el teniente auditor de 1.ª clase D. Francisco Ramírez y Ramírez.

Marina mercante

En vista de una solicitud presentada por la Asociación de Pilotos de Gijón, en súplica de que se dicte una disposición que unifique todo lo legislado respecto á despachos de buques mercantes, según su tonelaje, fuerza de máquina y navegaciones que hayan de verificar, en lo que afecte al personal técnico que deban llevar, se ha dispuesto que se publique y haga cumplir en todas las comandancias de Marina, capitanías de puerto y ayudantías el «Cuadro Indicador» redactado por el capitán de fragata D. José María Chacón y Pery, con las modificaciones propuestas para el mismo por la Dirección general.

REGRESO DEL REY

De Cádiz á Sevilla

(TELEGRAMA OFICIAL)

Cádiz 7 (11'48 m.)

Gobernador á subsecretario de Gobernación:

A las ocho y media llegó á este puerto el «Alfonso XII» conduciendo á S. M. el Rey y AA. RR. y demás séquito que ha acompañado á S. M. en el viaje á Canarias.

A bordo del «Alfonso XII», subieron el Sr. Moret y las autoridades civiles y militares á cumplimentar á los augustos viajeros.

Moret conferenció con Romanones enterándole de la marcha de los asuntos de su departamento.

También cambió impresiones el Presidente del Consejo con S. M. enterándole este de su excursión por Canarias y de los gratos recuerdos que de dichas islas trae.

Seguidamente trasbordaron al cazatorpedero «Osado» en donde verificaron el viaje á Sevilla.

El «Osado» salió de Cádiz á las once y treinta para llegar á Sevilla á las tres y diez minutos de la tarde.

El ministro de la Gobernación se queda en Cádiz donde tomará el expreso para llegar á Madrid mañana á las diez.

El «Alfonsso XII» ha tardado desde Lanzarote á Cádiz 39 horas.

Otro telegrama del comandante de Marina

Cádiz 7-8'45 m.

Comandante de Marina á subsecretario:

A las ocho horas y cuarenta y cinco minutos de hoy entró en el puerto el crucero auxiliar «Alfonso XII», llevando arbolado estandarte real.

El cazatorpedero «Osado»

Si anteriores hechos realizados por Su Majestad no hubieran puesto gallardamente de relieve sus grandes energías y sus juveniles arrestos, bastaría para patentizarlo el acto reelizado hoy por D. Alfonso XIII desembarcando de verdadero palacio flotante como es el «Alfonso XII» para reembarcarse en el cazatorpedero «Osado» de cuyas comodidades puede juzgarse con solo decir que en esos buques todo está previsto menos el hambre.

S. M., en las cinco ó seis horas que permanezca en el «Osado», dispondrá para descansar de las molestias del viaje á Canarias, de una pequeña silla de tijera instalada en un espacio reducidísimo, pues siempre son grandes las estrecheces y molestias de todo género en los cazatorpederos, pero hoy que además de la tripulación van algunas personas del séquito de S. M., van materialmente sin poder revolverse.

El «Osado» tiene 68 metros de eslora; 6'72 de manga; 4'29 de puntal; 2 de calado y una velocidad máxima de 29 millas.

Sin embargo en este viaje no desarrollará mayor velocidad de 20 millas y esto solo hasta Sanlúcar, pues por el río será bastante menor.

El escaso calado del buque le permite pasar la barra sin esperar la marea gracias á lo cual podrá llegar S. M. á Sevilla á la hora que desee.

Es comandante del «Osado» el distinguido teniente de navío de 1.ª clase D. José Quintas Delgado.

El séquito de S. M.

Acompañando á S. M. van únicamente á bordo del «Osado» los Infantes, el presidente del Consejo y el ministro de Marina.

Las demás personas del séquito del Monarca irán á Sevilla en el tren especial que se había preparado para S. M. y que no ha querido utilizar el Rey prefiriendo ir por mar á Sevilla.

Telegrama de felicitación

El subsecretario del ministerio de Marina interpretando los sentimientos de todo el personal de la Armada residente en Madrid, puso esta mañana un telegrama dando la bienvenida al ministro de Marina y rogándole que trasmita á S M. la respetuosa y entusiasta felicitación de la Armada por el brillante éxito de su excusión á Canarias.

El «Giralda» á Inglaterra

Oportunamente se dieron órdenes al yate real «Giralda» para que una vez de regreso S. M. en Cádiz se despidiera del Rey en la boca del puerto con los saludos de ordenanza marchando inmediatamente á Ferrol para repotsarse de carbón.

Seguidamente el «Giralda» marchará á Cherburgo donde embarcará el Rey, de incógnito, para dirigirse á Inglaterra donde como es sabido, permanecerá varios días al lado de la princesa Victoria.

El «Giralda» quedará en aguas de Inglaterra á disposición del monarca.

El Rey en Sevilla

Un telegrama del gobernador de Sevilla recibido á las cinco y media en el ministerio de la Gobernación, comunica que Su Majestad el Rey y los Infantes llegaron sin novedad á aquella capital en el cazatorpedero «Osado».

La población ha recibido al Monarca y á sus augustos hermanos con el mayor entusiasmo, aclamándoles sin cesar un momento al dirigirse desde el desembarcadero á la catedral.

En ésta se ha cantado un solemne «Te Deum», y terminado, dirigiéronse las Reales personas al Alzázar donde se alojan.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones:

Guerra.—Reales órdenes aprobando la expedición por duplicado de varios documentos extraviados.

Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden nombrando profesor numerario de la clase de Dibujo de máquinas de la Escuela Superior de Industrias de Las Palmas á D. Juan José Fernández Arroyo.

Fomento.—Real orden confirmatoria de una multa impuesta á la Compañía del ferrocarril de Linares á Almería por retraso de un tren.

Otras disponiendo se verifiquen por administración las obras de caminos vecinales que se expresan.

Gracia y Justicia.—Grandezas y títulos del Reino.—Resoluciones adoptadas por este Negociado en las fechas que se expresan.

Hacienda.—Junta clasificadora de las obligaciones procedentes de Ultramar.—Rectificando algunos errores padecidos en las relaciones de créditos publicadas en la *Gaceta* de los días que se expresan.

Instrucción pública.—Subsecretaría.—Nombrando Profesor de Pedagogía de la Escuela Normal superior de Maestros de Toledo á D. Vicente Carrillo

Del Gobierno civil

Hoy sábado, día señalado para el cobro de jornales de los obreros empleados en los trabajos de la villa, es el último en que se llevará á cabo el reparto de rancho.

* *

El Sr. Ruiz Jiménez ha ultimado ya todo lo concerniente al transporte de obreros en ferrocarriles especiales, y merced al acuerdo tomado por él y las compañías, puede el gobernador disponer desde el lunes próximo del material necesario para este objeto.

Más donativos

Se han recibido los siguientes:

D. Constantino Rodríguez é hijos, 500 pesetas.

General Linares, 50.

D. Joaquín N., 25.

Capitán general, 200.

* *

Ha visitado al gobernador una comisión de dependientes del gremio de «Tejidos y Lencería» para manifestarle su descontento por no habérseles concedido el descanso dominical lo mismo que á sus compañeros del gremio de ultramarinos.

El Sr. Ruiz Jiménez considerando justa la queja y atendiendo á la petición formulada, ha dado las órdenes oportunas á los delegados para que mañana obliguen á cerrar á las doce á los comercios que se dedican á la venta de estos artículos.

Centro del Ejército y de la Armada

ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES

Ayer explicó el capitán de Estado Mayor D. Eduardo Herrera de la Rosa sobre «Impresiones acerca de las cualidades morales y orgánicas del Ejército japonés», terminó las referentes á la infantería y expuso las correspondientes á la caballería y á la artillería de dicho Ejército, presentando varias curiosas proyecciones y obteniendo nutridos aplausos.

La catástrofe de Courrieres

Según despachos recibidos de París, en la mina de Courrieres se siguen las exploraciones, habiendo tenido lugar últimamente dos llevadas á cabo en los pozos mineros tres y cuatao, sin que se hayan encontrado superviviente alguno; solamente hallaron diez cadáveres más que fueron custodiados por las tropas mientras los reconocieron sus familias.

Todavía no se ha confirmado el telegrama dado por la *Liberté*, en el que se aseguraba la existencia de obreros en el fondo de la mina, á los que se les estaba cuidando por no permitirles su estado salir de ella.

Berton sigue mejoradísimo, no se puede decir otro tanto del aprendiz Martín el que presenta un caso médico, raro por la diferencia anormal de temperaturas observadas en él y el aceleramiento de su pulso inspirando este estado grandes ciudades á los facultativos.

Sobre las huelgas

La situación de la huelga en las cuencas mineras de Pas de Cais, Donai y Valenciennes es xactamente el mismo de ayer.

Los delegados de los Sindicatos se han reunido acordando rechazar todas las proposiciones que les hagan las Compñaías y persistir en la huelga hasta que se consigan las reivindicaci nes.

Esta resolución ha sido enviada por medio de una carta á M. Sarrien.

El disputado socialista Basly ha comunicado la resolución tomada á los obreros alentándoles á que prosigan la lucha comenzada, aconsejándoles sobre toda calma y perseverancia.

NUEVA CONFERENCIA DE LA PAZ

EL CUESTIONRIO RUSO

El gobierno ruso ha remitido ya á las potencias el programa de la segunda Conferencia de la paz, que habrá de celebrarse, como la anterior, en La Haya, á fines del próximo mes de Julio.

El programa redactado por Rusia es muy extenso. Comprende las siguientes cuestiones:

Ampliar las disposiciones actuales para el arreglo de los litigios internacionales por el tribunal arbitral de La Haya y sus comisiones informadoras; reforma de las actuales leyes y usos de la guerra en tierra, y especialmente respecto á los hospitales de sangre y á los derechos de los neutrales; codificación de las leyes y usos de la guerra marítima, comprendiendo las operaciones especiales, como el bombardeo de los puertos, el empleo de torpedos y minas submarinas, el armamento de los barcos mercantes y reglas á que ha de sujetarse en el mar la propiedad privada de los beligerantes; fijación de los plazos que han de concederse á los buques mercantes para abandonar los puertos neutrales y los del enemigo, después de rotas las hostilidades; determinación de los derechos y deberes de los neutrales en el mar y destrucción de los buques mercantes apresados y declarados buena presa.

El programa ruso propone también que se aplique á la guerra marítima los principios de la Convención de Ginebra de 1864.

Información política

El ministro de la Gobernación

El conde de Romanones marchó á Sevilla momentos después de desembarcar del «Alfonso XII», en el tren especial que ha conducido á la capital andaluza al séquito del Rey y mañana se cree que llegará á Madrid.

Espérasele con verdadera impaciencia, creyéndose que después de su entrevista con el presidente del Consejo estará en el secreto de los propósitos de éste y que podrá por tanto hacer algunas manifestaciones que aclaren las nebulosidades que hoy envuelven cuanto se relaciona con la situación política.

Firma de Marina

El ministro de Marina sometió esta mañana á la firma del Rey en Cádiz varios decretos que oportunamente le fueron enviados por el general subsecretario.

También firmó el Rey decretos de la Presidencia, entre los que figura uno disponiendo que se encargue nuevamente del ministerio de la Gobernación el conde de Romanones.

La Conferencia de Algeciras

Hoy se ha recibido en el ministerio de Estado un extenso telegrama del señor duque de Almodóvar del Río, dando cuenta de la sesión de clausura celebrada por la Conferencia.

A última hora había el propósito de facilitar dicho telegrama á la prensa.

Los ganaderos

Los representantes en Cortes de las provincias interesadas en la ganadería se han reunido esta tarde en el Congreso para adoptar acuerdos contra la importación del ganado argentino por estimar que éste constituye una grave y ruinosa competencia para los ganaderos espsñoles.

Situación de los vapores de la "Compañía Trasatlántica,,

Línea de Fernando Póo. — El «San Francisco» salió el 3 de Las Palmas para Río de Oro.

Línea de Nueva York.—El «Manuel Calvo» salió el 1.º de Abril de Cádiz para Nueva York. —El «Antonio López» llegó el 4 Nueva York, de la Habana.

Línea de Cuba y Méjico.—El «Alfonso XIII» llegó el 3 Abril á Santander, de la Coruña —El «Reina María Cristina» salió el 3 Abril de Habana para Veracruz.

Línea de Venezuela-Colombia.—El «Montserrat» llegó el 4 Abril á Cádiz, de Las Palmas.—El «Montevideo» salió el 3 Abril de Habana para Colón.

Línea de Montevideo.—El «P. de Satrústegui» salió el 2 Abril de Montevideo para Santa Cruz de Tenerife.—El «León XIII» llegó el 5 de Abril á Málaga, de Barcelona.

Línea de Canarias.—El «M. L Villaverde» salió el 5 Abril de Cádiz para Alicante

Línea de Filipinas. El «Isla de Panay» salió el 1.º Abril de Singapore para Manila.—El «Isla de Luzón» llegó el 4 Abril á Santander de Lisboa.—El «Alicante» salió el 31 de Barcelona para Manila y escalas —El «C. López y López» salió el 30 de Colombo para Suez.

Servicio especial —El «Larache» llegó el 5 Abril á Cádiz, de Vigo.

Vapores en puerto.—El «San Ignacio», «Rabat», «Ciudad de Cádiz», «Alfonso XII», «Cataluña» y «Buenos Aires», en Cádiz.

D. Manuel Bausá

A consecuencia de enfermedad contraída en Fernando Póo donde desempeñó el cargo de comandante del puerto de Santa Isabel, ha fallecido en Ferrol el distinguido teniente de navío D. Manuel Bousá y Ruiz de Apodaca.

Su muerte ha producido hondo pesar en la Armada, donde era muy querido el finado por su caballerosidad y afable trato. Era también un excelente marino y sentía verdadero entusiasmo por su carrera.

Hallábase en posesión de tres cruces del Mérito naval de 1.ª clase, otras tres del Mérito militar, dos cruces de María Cristina y la medalla de Cuba.

A la distinguida familia del finado y especialmente á su hermano D. Rafael y á su tío el ilustre almirante de la Armada, enviamos nuestro más sentido pésame.

Producción de lingote de hierro

La producción de lingote de hierro en España en 1905 fué de 383.100 toneladas, contra 383.100 en 1904. A ella han contribuído 18 fábricas, de las cuales la sociedad Altos Hornos de Vizcaya ha sido la más importante, produciendo en 1905 209.000 toneladas, ó sea 50 por 100 del total de la producción.

La de las otras fábricas fué como sigue: Fábrica San Francisco, del Desierto, 28.000 toneladas; fábrica de Mieres, 17.400; Duro Felguera, 36.000; Moreda y Gijón, 11 600, y la Sociedad de Altos Hornos de Málaga, 24.000 teneladas.

Al resto de la producción han contribuído otras pequeñas fábricas utilizando el carbón vegetal.

NOTICIAS

Ha sido ascendido á teniente coronel, el comandante de Caballería D. Carlos Senespleda y Tapia.

El Sr. Senesplede prestó importantes servicios en el archipiélago filipino con motivo de la última insurrección.

Actualmente prestaba sus servicios en el regimiento de Húsares de la Princesa, donde la salida del Sr. Senespleda es muy sentida.

Como habíamos anunciado, hoy ha salido para Portugal el general del Cuerpo de Sanidad de la Armada D. Angel Fernández Caro, habiendo acudido á despedirle gran número de amigos y admiradores, entre los que hemos visto lucida representación de todos los Cuerpos de la Armada.

El Sr. Fernández Caro asistirá al próximo Congreso de Lisboa como representante del ministerio de Marina.

BOLSA DE MADRID

4 o/o perpetuo interior contado	Día 6	Día 7
Serie F, de 50.000 ptas. nominales	81 55	81 35
» E, de 25 000 » »	81 85	81 35
» D, de 12 000 » »	81 90	81 40
» C, de 5 000 » »	82 00	81 50
» B, de 2.500 » »	00 00	81 50
» A, de 500 » »	81 90	81 50
» G y H, de 100 y 200	00 00	81 40
En diferentes series	82 00	81 50
5 o/o amortizable		
Serie F, de 50 000 ptas. nominales	100 30	100 30
» E, de 25.000 » »	100 25	100 20
» D, de 12 000 » »	100 25	100 30
» C, de 5 000 » »	100 25	100 35
» B, de 2.500 » »	100 25	100 40
» A, de 500 » »	100 25	100 40
En diferentes series	100 25	100 40
Bancos y Sociedades		
Cédulas hipotecarias, 4 por 100	103 10	101 90
» » 4 por 100	00 00	00 00
Acciones del Banco de España	432 00	000 00
Comp.ª Arrendataria de Tabacos	399 00	400 00
Banco Hipotecario	000 00	000 00
Banco de Castilla	00 00	00 00
Banco Hispano-Americano	000 00	140 00
Banco Hispano-Colonial	»	»
Banco Español de Crédito	000 00	105 00
Altos Hornos de Vizcaya	000 00	000 00
Otros valores		
Comp. general Electric. Madrileña	»	»
Idem de Chamberí	00 00	70 00
Idem íd. íd, obligaciones	00 00	90 80
Idem del Mediodía	01 00	61 00
Ferrocarriles Norte España	00 00	00 00
Idem obligs de Valladolid Ariza	000 00	000 00
Idem Oeste, 2.ª série, privilegiada	00 00	00 00
Idem S. Julián de Musques, accis.	»	»
Idem acciones de M. á Z. y á A.	»	»
Idem íd, 3.ª	»	»
Unión Española de Explosivos	000 00	000 00
Obligs. Diputación provincial	00 00	000 00
Idem general Azucarera de España... Preferentes	69 50	69 00
Idem general Azucarera de España... Ordinarias	00 00	00 00
Idem general Azucarera de España... Obligaciones	98 90	96 75
Cambios sobre extranjero		
París, á la vista	00 00	15 25
Londres, á la vista	00 00	28 98

Funciones para mañana

ESPAÑOL.—A las nueve.—La Princesa Bebé. A las 4 y 1/2.—La Princesa Bebé.

COMEDIA.—A las nueve.—La retreta. A las 4 y 1/2. D. Gil de las calzas verdes.—La huelga de los herreros.—Sin querer.

PRINCESA.—A las nueve.—Los conquistadores.—Hilvanes. A las 4 y 1/2.—Clara Sol.

APOLO.—A las 8 y 1/2.—Los baturros y Lo chorros de oro —El tambor de granaderos.—María Luisa.—El iluso Calderón. A las 4 y 1/2.—María Luisa —¡Cómo está la sociedad!—Los chorros del oro.—El tambor de granaderos.

ZARZUELA.—A las 8 y 1/2—El cascabel al gato, Pura Martini, Trianita, Parling.—Esmeraldas, Raudosw, Fornarina Alexandre, Heger, Lia.—Villa-Alegre, Camille Ober.—Jhonsos, Malagueñita, Tergnsoor, Ana Vallenda, Bella Palma y su Mono Nathal.—Carta Mirtriana,

ESLAVA.—A las 8 y 1/2 —Jarabe de pico. El vals de las sombras.—El Recluta.—La ola verde.

COMICO.—A las 8 y 1/2.—La taza de té.—El arte de ser bonita.—La gatita blanca.—La taza de té.

A las 4 y 1/2.—El Rey del Valor.—El Contrabando.—El organista de Móstoles.

GRAN CINEMATOGRAFO. (Calle del Pez, 7 solar.)—En toda la cuaresma se exhibe la grandiosa película, titulada «Nacimiento» Vida, Pasión y Muerte de Nuestro Señor Jesucristo». Al final de cada sección el genial artista Mr. Marthen y su festejada familia mecánica del incomparable «Bobi», que hace pasar muy buenos ratos á las distinguidas familias que concurren diariamente á este espectáculo.

PALACIO DE PROYECCIONES (Fuencarral) 125) — Todos los días de 5 á 11. Siempre las mayores novedades, dos series distintas, cambios todas las semanas. El trio Alpino, los días festivos desde las tres.

CINEMATÓGRAFO INTERNACIONAL, Encomienda, 16, entre Mesón de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematógrafos de Europa.—Historia de náufrago.—Los apaches de París y en todas las secciones el Frégoli espa-

Imp. de A. Alonso, Barbieri, 8

Compañía Trasatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Abril saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor **Alfonso XIII** directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para 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 Nueva York, Cuba y Méjico

El día 26 de Abril saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cadiz, el vapor **Buenos Aires** directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é islas de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Abril saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Monserrat** 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 Savanilla, 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 Carúpano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Linea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 28 de Abril de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Isla de Luzón** directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia y el día 31 de Barcelona el vapor **Alicante**.

Línea de Buenos Aires

El día 3 de Abril saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cadiz, el vapor **León XIII** directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cadiz el vapor **M. L. Villaverde** directamente para Tánger, Casablanca, Mazagan, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 y de Cadiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagan y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger

Salidas de Cadiz: Lunes, miércoles, y viernes.
Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Avisos importantes.—Rebajas en los fletes de exportación. La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y 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 le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á 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.

COMPAÑÍA 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 García Castellón

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

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

Delegación de la GERMANÍA 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 a propaganda y venta de artículos en general.

REFERENCIAS DE PRIMER ORDEN

UNIFORMES PARA LA MARINA

E. QUINTANA

ARENAL ,15, SASTRERIA

MADRID

Parte Oficial: quía Española. Real Consejo de Ministros. pos Colegisladores: de. Congreso de los D dos. Cuerpo diplom Español. Extranjero. sejo de Estado. Tribunal Cuentas del Reino. Ministrios: 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.

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 É HIJOS, Plaza de Sta. Ana, 10, en todas las Librerías y Tiendas de objetos de escritorio.

MADRID

Parte descriptiva: Señas de sus habitantes, por orden alfabético de apellidos, Profesiones, Comercio é Industrias; lista general de señas de los habitantes de Madrid, clasificada por orden alfabético de calles y por números de casas.

Provincia de Madrid. También contiene todos los pueblos de la provincia de Madrid, con la indicación del número de habitantes en cada uno, distancias á la cabeza de partido, estación del ferrocarril, estaciones de telégrafos, carterías, así como NOMBRE y APELLIDOS de TODOS los HABITANTES, con indicación de las profesiones, comercio é industria que ejercen.

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 fuedtes, 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 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 manda á quien la 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 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 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 GIJÓN Y SEVILLA

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS

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

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

Vda é Hijos de J. Barreras, INGENIERO

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 TRABAJAN EN ESPAÑA ACTUALMENTE CON MAQUINARIA DE ESTA CASA

ASTILLEROS

TALLERES MECANICOS DE CONSTRUCCION

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

Numerosos instalacianes 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 más 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, Fastenrat, 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 Cánilleres.
Ilmo. » Barón de Vilagayá
Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

OBRAS PUBLICADAS Y EN PREPARACIÓN

DE

Menéndez Pelayo.—José Zahonero.—Alfonso Pérez Nieva, Conde de las Navas. Angel Guerra, etc, etc.

PRECIO: UNA PESETA

PÍDANSE 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	»
»	Semestre	9	»
»	Un año	18	»
Provincia:	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.