

Diario de la Marina

Año XXXVIII - Número 11.570

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Sábado 21 de Abril de 1906

CALLE DE BARRIBI, N.º 8.

Segunda edición

Medida que se impone

Los enormes derechos de abanderamiento vigentes, contra los cuales tanto hemos clamado desde estas columnas, pues son la causa de la precaria situación en que se halla nuestra Marina mercante, están dando lugar en esta a conflictos, que de no desaparecer en brevísimo plazo esa traba tan injusta como contraproducente, se determinará la ruina completa de la navegación comercial de nuestra bandera.

Hasta ahora han podido los navieros españoles eludir los desastrosos efectos de esa ley abanderando los buques que adquieren en el extranjero en pabellones de Repúblicas sudamericanas, lo cual les permite hacer el abanderamiento a poco costo y seguir confiando sus intereses a tripulaciones españolas. Pero esas repúblicas ponen ahora serias dificultades a los abanderamientos, en forma que no es posible a los navieros españoles aceptar sus exigencias.

Y en el dilema que tan difícil situación les crea optarán por revender al extranjero los buques adquiridos, aquellos que los tienen comprados, y abandonar el negocio por completo, lo que no ven medio posible de lucrarse con él.

Nos consta que el General Concas, que fué uno de los primeros en España que hizo ver públicamente en luminosos escritos lo desastroso del régimen actual de abanderamientos, redactó hace meses un proyecto que presentó en Consejo de Ministros para deshacer un estado de cosas tan funesto para nuestra Marina Mercante.

Ese proyecto, que abraza todo cuanto se relaciona con las necesidades que es preciso satisfacer para la protección de la Marina mercante, es de los que urge ver convertidos en ley, pues cada día que pasa se hará más difícil subsanar los daños que el actual régimen de abanderamientos está causando en el comercio marítimo de España.

De tanta urgencia consideramos la medida que reduzca los derechos de abanderamiento a su justo límite, que creemos debería publicarse por Real decreto sin perjuicio de dar cuenta a las Cortes para pedir el bil de indemnización cuando aquellas se reuniesen. Pero si esto no fuese posible hay de todos modos que arbitrar un medio, a fin de facilitar de momento los abanderamientos de buques, suspendiendo los efectos de la ley vigente hasta que las Cortes decidan y sin que resulte ninguna clase de ulterior perjuicio para los navieros.

MARINA MERCANTE

Escuela preparatoria náutica

En todos los países se procura ensanchar la esfera de los conocimientos que deben reunir los oficiales de la marina mercante con una enseñanza teórica y práctica.

De algún tiempo a esta parte en los Estados Unidos se advierte un movimiento hacia en favor de la creación de escuelas de navegación para la marina mercante al objeto de aumentar las facultades para el reclutamiento de un personal esmeradamente americano.

Para ello se ha utilizado un hermoso vapor de gran cabida, dotado de un espediente velamen, con lo cual la enseñanza es a la vez de vela y de vapor.

El verdadero título de ese establecimiento de instrucción es el de «Escuela preparatoria de náutica» y pertenece a una sociedad particular. El citado buque ha sido adquirido en los astilleros de Porto Anthony, en el Estado de Nueva Jersey y bajo la dirección de M. William Winant que ha inspeccionado todos los planos.

La organización de esa Escuela es tal que al salir de ella los jóvenes alumnos están en condiciones de acudir a las Universidades y prepararse para toda clase de profesiones, principalmente para el comercio.

La ventaja de los alumnos de esta Escuela flotan es que tienen facilidad para conocer, no solo en su país, sino en los extranjeros y regiones pintorescas, haciendo en cada caso las observaciones más adecuadas a la carrera especial a que hayan de dedicarse después.

El primer año la campaña de mar dura ocho meses, recorriendo una distancia total de 16.000 millas; el segundo ocho meses y medio y 24.000 millas; el tercero, diez meses y 26.000 millas y el cuarto y último 27.000 millas.

El barco escuela es de acero, desplaza 2.600 toneladas, y puede alojar 200 alumnos y 25 profesores además de la dotación suficiente para maniobrar con todos los tiempos y circunstancias, ya sea a vela o al vapor, pues se trata de un buque mixto.

Tiene 83,90 metros de eslora máxima y 70 entre perpendiculares; 13,42 de manga y 5,63 de calado y puede navegar a razón de 8 millas, teniendo además una superficie de velamen de 1890 metros cuadrados.

EL PLEITO DE NUNCA ACABAR

La Liga catalanista ha presentado al ministro de la Gobernación su programa de reformas inmediatas que según los telegramas son: Zona neutral interior; establecimiento de puertos francos; consejo regional; Autonomía municipal; autonomía universitaria; idioma catalán; construcción de los ferrocarriles transpirenaicos; cesión de Monjuich; pago al Municipio de 4 millones

de pesetas que se le deben; personalidad civil para la implantación de las reformas autonomistas.

La simple lectura de esos enunciados basta para comprender la mala situación en que está el asunto y el Gobierno ha hecho muy bien en no soltar prenda respecto a esas reclamaciones, pero el viaje del ministro de la Gobernación a Barcelona ha sido por sí solo un acto que aun cuando de un modo indirecto implica el reconocimiento de la beligerancia al catalanismo militante.

Y ahí está el atasco, no sólo para el actual sino para los gobiernos que se sucedan. El catalanismo ha dicho ya su última palabra; el poder central no ha dicho la suya y eso no puede seguir así, porque el ambiente exige soluciones que todo el mundo comprende no se pueden dar.

El Gobierno podría abrir algo la mano en ciertos asuntos como el del establecimiento de la zona franca mientras se establecen los depósitos francos, pero eso no interesa al aspecto político del pleito catalanista por más que afecte de un modo decisivo a su vida mercantil.

Los catalanistas no se contentarían con eso, ni con la adopción de medios extraor dinarios para la constitución de los ferrocarriles transpirenaicos en que también el Gobierno podría ceder; lo que quieren, lo que buscan es la constitución del Consejo regional, la autonomía municipal y universitaria, la personalidad civil para implantar las reformas autonomistas, en suma, todo aquello que el Gobierno rechaza.

Y resulta que en la propaganda pacífica de libros y periódicos, de mítins y folletos, en la tribuna parlamentaria y en toda ocasión y momento, el catalanismo ha dicho ya escuetamente lo que pide, lo que está dispuesto a exigir y acaso a tomar por sí en el caso de que no se le conceda de buen grado.

Así están las cosas. Razón tiene el ministro de la Gobernación para decir, que por lo complejo, el problema es un verdadero molinillo que le han soltado. Lo malo es que no se pueden armonizar las aspiraciones de la Liga catalanista con los deberes del Gobierno, y esto va a ser el pleito de nunca acabar.

ECOS NAVALES

Las minas submarinas

Según la prensa americana el Presidente Roosevelt desea someter a la Conferencia de la Paz del Haya, algunas cuestiones surgidas de la última guerra y especialmente la que se refiere a las minas submarinas.

Con este motivo el *Hamburger Nachrichten* ha publicado un interesante artículo del cual vamos a señalar los puntos más importantes.

La guerra del Extremo Oriente ha abierto a las minas submarinas un campo de acción mucho más vasto de aquel que hasta entonces tenía señalado. Las minas submarinas han resultado, produciendo más daño que la artillería y los torpederos y han forzado tácticamente a los dos beligerantes a una excepcional prudencia, dependiendo de modo esencial del hecho de tener que habérselas con minas flotantes. A juzgar por los efectos, la fuerza destructora de tales minas, fué en general mayor que la de los torpedos. Hasta que los submarinos no logren lanzar con precisión un torpedo, las minas submarinas serán el medio más eficaz para impedir los embargos improvisados, y en general para obligar al enemigo a una gran prudencia, lo que es un grave inconveniente cuando se quiere operar por sorpresa.

Los principios en uso hasta ahora regulaban el empleo de las minas submarinas, exigiendo que no traspasaran la zona batida por el tiro de los defensores. Esto era racional para defender un punto de la costa y una fortaleza. Pero en tales casos el enemigo fortalece la mina y está en guardia. En la última guerra fueron muchas las minas que se hallaban fuera de la línea del enemigo y es lo probable que en las guerras del porvenir se extienda mucho más su acción.

Este sistema exigirá grandes gastos, pero serán bien compensados desde el momento que una mina puede hacer saltar un buque que cueste 24 ó 25 millones. El hábil empleo de los torpedos, por parte de los japoneses, puso fuera de combate tres grandes buques rusos. Las minas, al contrario causaron siempre la pérdida completa de los buques que con ellas tropezaron.

Las tentativas de atacar a los buques por debajo de la línea de flotación datan de larga fecha. Las minas submarinas fueron empleadas por primera vez en la guerra de la independencia de los Estados Unidos, y después en la guerra de secesión. Pero no produjeron grandes resultados por su construcción defectuosa.

Durante la guerra ruso-turca las minas se emplearon con profusión. Después ya no se volvió a hablar de ellas, si bien la técnica continuaba en todas las naciones trabajando sin descanso para perfeccionarlas.

Las minas Olo empleadas por los japoneses parece que reúnen la máxima potencia destructora. A causa de la cantidad de explosivo con que van cargadas, su radio es tan grande que el buque que con ellas tropieza está infaliblemente perdido. Una ventaja especial de ese sistema, es que basta arrojar la mina desde el bordo y ella por sí misma se coloca en la posición determinada para actuar. El aparato automático es invención del capitán Odo.

Las minas submarinas se componen de un cuerpo de hierro hueco con espacio suficiente para permitir flotar en el agua. La carga va en el interior en un compartimiento estanco y consta de explosivos varia-

bles. Se fondean en profundidad determinada y hay que distinguir las minas ligadas a las costas y las minas autónomas. Las primeras se las hace explosivas desde la costa por medio de la electricidad y es fácil comprender como el polvo, la niebla, el humo de la pólvora y la oscuridad impidiendo la observación desde la costa, hacen en la práctica ilusoria la utilidad de tales minas. Estas causas de irregularidad en su manejo no existen para las minas autónomas, llamadas también minas de contacto.

Pues se colocan a poca profundidad en el agua de modo que un buque al pasar pueda tropezar en ella con su casco. Pero no se pueden emplear minas de contacto sin peligro para los buques propios, sino cuando éstos no se hallan obligados a pasar por las aguas en que dichas minas se encuentran.

Por eso para cerrar un puerto es preferible no emplear sino minas de observación ó minas de contacto, ligadas a las minas de observación.

ORNATO

Uniformes callejeros

No todo han de ser calamidades y tragedias, y en medio de la abrumadora sucesión de conflictos que a grauel se ofrecen a la contemplación pública es muy satisfactorio poder decir que se han solucionado, uno que llevaba algunos meses de incubación: el de los uniformes de los cocheros de pauto.

¿Que no tiene importancia el caso? Yerra con y grita quien lo crea, pues siendo esos apreciables servidores del público, gente de elevada posición, están más expuestos que el resto de los mortales, no solo a caer, sino a ser vistos desde mayor distancia.

Y no hay que decir vueltas, todo lo que se exige desde un sitio «preeminente» ó elevado debe ofrecer buen aspecto, y en este concepto los atuendos están llamados a sacrificarse. Por lo tanto, hay datos, para esos ciudadanos, más ó menos pacíficos constituye un verdadero sacrificio el vestir con relativa puerilidad.

Hay que ver que el mayor número tienen en el pescante todo su presente, todo su porvenir, y quizá también todo su pasado. En él van y vienen, en él duermen y en él beben; por consiguiente, para ellos el pescante es una especie de trono que los separa del nivel ordinario de los nacidos.

Un cochero en el pescante es casi un símbolo y no se comprendería que estando para llegar a la capital de las Españas con motivo de los próximos festejos de la flor y nata de la extranjería andante, ellos que van a ser quienes monopolicen el superminuto callejero, se presenten hechos unos malos mozos de cuadra.

Los cocheros de pauto merecen, por consiguiente, con su heroico sacrificio, bien de la patria chica. Ahora bien ¿cómo será el uniforme de los cocheros? Esta casi agotada la combinación de colores y los rebombones en materia de indumentaria callejera reglamentada.

El azul ha sido monopolizado por los municipales de la nueva hornada; el gris presidio por los carteros; el morado y arení por los municipales de la caballería; el verde botella, por los guifitos barrenderos; ¿qué queda para los automotores?

No hemos de tarar en saberlo, pero hay que echarse a temblar respecto a la calidad y aspecto de las prendas que se adopten, porque el uniforme de los arrieros lo van a pagar los propios interesados con la perra gorda de aumento diario de jornal que de orden superior va a asignarseles para esa atención: tres pesetas mensuales, poco más de siete duros al año para costearse un uniforme que por adquirirse a plazos es lógico que lleve una sobretasa.

¿Qué uniforme puede hacerse con semejante pecuniario como no sea de tela de sacos con vivos de estambre, no cabe imaginar nada mejor. Cuando llueva ó haga frío, esos pobres cocheros, metidos en los uniformes, van a pasar por todas las torturas del desierto, como los ocurrió a aquellos infelices del traje de rayadillo, que a las primeras cuatro gotas que les cayeron encima se les quedaron las mangas cortas, los talles altos, los perfiles a media curb.

Hay que vivir en la realidad y no pedir imposibles. Si uniformes propios y naturales del cochero, es la fibra de pauto verde con grandes botones dorados, y la libra es cara, ¿por qué no se modifica? Cortense al leviton los faldones, conviértase en guerrera y con la gorra nueva de filete de metalorado, estarán los cocheros como unos propios *gentlemen*. Pero adáptese el jornal siquiera un par de perras gordas.

Abel Imart.

Desde San Fernando

Noticias de Marina. - Del Departamento

Abril 19

Cesa en la sección y en la Estación Torpedista el segundo condestable primer teniente graduado D. Jacinto Millán Astillo.

A subsecretario del Ministerio de Marina se remite instancia del segundo escribiente D. Pedro Abel Cruz, sobre tiempo de embarco para los condestables graduados.

Se conceden dos meses de licencia por enfermo para esta ciudad y Cartagena al tercer contra-maestre D. José Bayo Martí.

Al intendente se remite expediente de retiro del primer bu D. Francisco García Pérez.

Embarca en la escuadra el primer contra-maestre D. José Lozano Díaz, que cesa en la sección.

Al ayudante de Marina de esta ciudad se remite cédula de cruz del Mérito Naval a favor del practicante retirado D. Candido Lomas.

Se ordena a la sección de contramastes formule propuesta de embarco en el «Carlos V» de un primer contra-maestre, para relevar al de igual clase D. Toas París.

Se ha ordenado a la sección se propongan tres terceros condestables para embarcar en la escuadra.

Para Madrid fué pasaportado el capitán de fragata D. José Romero y Guerrero, nombrado traductor del ministerio de Marina.

Para Madrid fueron pasaportados el ingeniero inspector de segunda clase, comandante de Ingenieros del Arsenal D. Salvador Paramo, y el contador de navío D. Salvador Ramírez.

— esa en la Factoría del Arsenal y embarca en la Escuela de Instrucción, a las ordenes del comandante general de la misma, el tercer maquinista D. Adolfo Cardoso. Marsella.

Desembarca del cañonero «Martín A. Pinzón» é ingresa en los talleres del Arsenal, el aprendiz maquinista D. Luis Fernández Agras. — Cesa en los talleres y embarca en el anterior buque, el aprendiz maquinista D. Dionisio Osuna.

EL AUMENTO DE SUELDOS

Podrán no llegar a sazón las reformas tantas veces anunciadas en la organización del poder judicial y que según parece trata ahora de llevar a la práctica el ministro de Gracia y Justicia, pero lo que sí lleva trazas de realización es el aumento de plantillas en el personal de la magistratura llamada de perro chico y lo que es todavía más importante y decisivo, el aumento de sueldos.

En el nuevo presupuesto en preparación se tiende a ese fin que no censuramos, porque la vida es cara y el personal de judicatura ha de vivir con arreglo a lo que el decoro de tan respetable clase exige; pero ahora que tanto se regatea la provisión del tercer entorchado vacante es ocasión de pedir y desear que en Guerra y Marina no se reduzcan plantillas, y que se aumenten los sueldos.

Durante mucho tiempo se ha venido hablando de la supresión del descuento a las clases del Estado, ya que la liquidación de los presupuestos da margen a esa medida, pero pasa el tiempo y nada se dice ni se hace en tal sentido. Y ya es hora.

Es de presumir que los ministros de Guerra y Marina sigan el ejemplo que les traza su compañero el de Gracia y Justicia aumentando sueldos y plantillas. La organización de Audiencias y juzgados es realmente una esplendidez grandiosa que contrasta con la raquitectura de los establecimientos militares y navales.

Las punturías del presupuesto no han de ser sólo para el organismo militar de mar y tierra; y toda vez que el presupuesto consiente mayor amplitud en los servicios de orden civil, debe consentirla igualmente en los de carácter militar.

En Gracia y Justicia se han hecho carreras tan brillantes como rápidas; en Guerra y Marina, por el contrario, se va de reducción en reducción, llegando a una situación insostenible. Medítese en lo que indicamos y confeccionense presupuestos más holgados en Marina y Guerra como se hace en Gracia y Justicia, Gobernación y Obras públicas.

La ocasión no puede ser más favorable, y por donde pasan los favorecidos del orden civil es razonable y justo que pasen también los del orden militar. Por consiguiente venga el aumento de sueldo, y desistase de todo lo que signifique reducción de plantillas, ya que los presupuestos se liquidan bien.

MARINA MERCANTE

OPINIONES

Por aquello de que cuantas más opiniones se manifiestan sobre un asunto, más fácil es el revolverlo a gusto de la mayoría sino en el de todos, he leído con gusto el artículo suscrito por *Varios Pilotos* debatiendo el ante-proyecto de prácticas de mar presentado a la «Federación de Asociaciones Náuticas» por la Asociación Náutica de Barcelona, y que aquella previo el informe de las demás Asociaciones federadas redactado en definitiva para elevarlo como proyecto al ministro de Marina.

Varios pilotos, en un artículo «De justicia solo» se muestran conformes con los ante-proyectos de la «Asociación Náutica» respecto a clasificación de la navegación, reglamentación de embarque de personal técnico y prácticas de mar, excepto en la navegación que se señala a los pilotos para poder optar al título de capitán, prácticas que pretenden se deban poder efectuar en cualquier clase de buques, cualquiera que sea la navegación que éstos realicen.

Sin pretender estar en lo justo, entiendo que el deseo expuesto por *Varios Pilotos* requeriría el ampliar en términos engorrosos las prácticas de mar señaladas para los alumnos de náutica, y exigirles además cuantos conocimientos se fijan en el programa para capitanes, lo que en resumidas cuentas valdría tanto como suprimir el título de piloto, que si bien hoy no responde a las necesidades de la navegación por lo limitada que son las prácticas de mar exigidas a los alumnos de náutica, cuando se amplien éstas, deberá ser el medio para evitar se concedan facultades para mandar buques a quienes no han montado todavía una guardia. Mientras subsista el programa vigente, creo que la carrera de náutica no puede terminar con el título de piloto desle el momento que los conocimientos técnicos de éstos son inferiores a los exigidos a los capitanes, por lo que, y siendo el título de piloto un certificado de aptitud tan solo para desempeñar determinadas funciones, me parece lógico tengan que sujetarse a ciertas condiciones para obtener la competencia que acredita el nombramiento de capitán para mandar buques.

Así por lo menos se debe haber entendido hasta ahora, por cuanto la navegación de cabotaje no era válida para poder presentarse a exámenes, y solo al establecerse el método de las millas se dió validez a la navegación de cabotaje cuando se efectuase en velero mayor de 250 toneladas, ó en vapor mayor de 500, que hicieran un recorrido total no inferiores a 500 millas.

Como consecuencia, tenemos que la «Asociación Náutica», al señalar como prácticas de mar para los pilotos aspirantes a capitán 500 días a la vela en cualquier navega-

ción como piloto en barco mayor de 100 toneladas brutas que hagan un recorrido total no inferior a 500 millas, ó bien 1000 días al vapor en cualquier navegación como piloto en buque mayor de 500 toneladas brutas y que haga un recorrido total no inferior a 500 millas no ha propuesto obstáculo alguno para que los pilotos no puedan seguir haciendo en las diferentes navegaciones sus prácticas de mar, y ha reducido su cometido en este caso a ampliar estas respetando casi en su integridad la parte dispositiva de la real orden 26 Diciembre 1903; con lo cual y según deseos de *Varios Pilotos*, quedarán las cosas casi como están, salvo la aplicación de las prácticas de mar en que presumo estamos todos conformes.

E. SOLÁ

EXTRANJERO

LA FAMILIA REAL INGLESA

El día 2 de Mayo próximo regresarán a Londres S. M. el Rey Eduardo y la Reina Alejandra.

Los Príncipes de Gales vendrán a Madrid el día 26 del mismo mes con objeto de asistir a la boda del rey de España.

DE-PUÉS DE LA ERUPCIÓN

Se ha desencadenado sobre las regiones devastadas por la erupción del Vesubio, un viento huracanado que levanta las cenizas y ha puesto la atmósfera asfixiante, alarmando a las poblaciones.

Ha perecido asfixiado un soldado.

PERTURBACIONES VESUBIANAS

Según las observaciones del ingeniero Zucchi el vértice del Vesubio ha disminuido en 81 metros de altura.

OTRA CATÁSTROFE

Ha ocurrido un grave accidente del que han resultado tres muertos y 17 heridos a bordo del «Gouroume», barco escuela destinado a ejercicios de tiro de cañón.

El origen fué el estallido de un cañón de 161.

LA HUÉLGA DE LENS

Ha regresado el ministro Comencaux. Con objeto de que los huelguistas y los directores de las Compañías se explicasen claramente sus pretensiones conferencia con ellos.

El ministro de la Guerra ha visitado a los heridos en el hospital, colocando sobre el pecho del oficial muerto las insignias de la Legión de Honor.

LA CATÁSTROFE DE SAN FRANCISCO

Se dice que se pierde toda esperanza de salvar a San Francisco.

Los conductos de agua se han roto nuevamente y los obreros no pueden combatir el fuego. Han sido devueltas a Dakiani siete bombas porque no se han podido utilizar.

El general Fauston comunica por teléfono que sigue ardiendo la población.

LA OPINION DE LOS SABIOS

Según el geólogo Haynes dice que la catástrofe de San Francisco es debido al desprendimiento de algunas rocas de la superficie de la tierra.

El Dr. Holland opina que toda la costa del Pacífico corre peligro de hundirse.

OTRA POBLACIÓN DESTRUIDA

Ha sido destruida en las mismas condiciones que San Francisco, Santa Rosa, ciudad de 30.000 habitantes. Dícese que pasan de mil los muertos.

OBRAS DE ARTE DESTRUIDAS

Figuran entre los objetos destruidos algunas colecciones de pinturas una de ellas valuada en 100.000 dólares; contenía hermosos cuadros de Rembrandt y Murillo.

MAS DETALLES

El volcán empieza a humear y desprende un calor enorme.

Se ha acordado repartir 50.000 panes diarios. La suscripción nacional asciende a tres millones.

¿QUÉ PASA EN PORTUGAL?

A pesar de no saberse nada en concreto la población de Lisboa se halla altamente preocupada con la cuestión de los marinos. El Gobierno ha realizado una encarnizada persecución contra la prensa lisboense, siendo los ejemplares de todos los periódicos radicales arrebatados por la policía de las manos de los vendedores.

Los periódicos recogidos han sido: *La Lucha*, *La Hoja del Pueblo*, *El Liberal* y *El País*, cuyos directores han recibido advertencias y órdenes tan severas que les han obligado a permanecer en el más absoluto silencio.

Al leer la prensa portuguesa, se comprende fácilmente que no da noticias no por falta de ellas, sino por que la obligan a callar, pudiéndose observar la contrariedad que le produce mantenerse en esta actitud.

De este silencio se deduce que la rebelión del «Vasco de Gama» ha tenido consecuencias gravísimas que son ocultadas al público.

El periódico «O Seculo» que es el único con el que el Gobierno se ha mostrado algo indulgente, publicó las siguientes noticias:

«El vicealmirante Ferreira do Amaral, mayor general de la Armada, confirió detenidamente con el ministro de Marina, el cual, poco después, visitó al jefe del Gobierno, con quien pasó largo rato conversando.

A la una y media de la tarde, el presidente del Consejo se dirigió al palacio de las Necesidades, donde estuvo conferenciando con el Rey.

Terminada esta tercera conferencia, volvió el jefe del ministerio a la secretaría del Reino, en la cual le estaba esperando el ministro de Negocios Extranjeros, que había tenido una entrevista con el ministro de Inglaterra.

El ministro de Negocios Extranjeros fué

también luego al palacio de las Necesidades, habló con S. M. y regresó al ministerio del Reino, al cual llegó oportunamente para asistir a una entrevista que en aquellos momentos celebraban el presidente del Consejo y el mayor general de la Armada.

También hablaron con el presidente los ministros de la Guerra y Justicia.

La entrevista del primero fué particularmente extensa.

El Sr. Pimentel Pinto, ministro de la Guerra, estuvo en su ministerio hasta bastante tarde, porque recibió a todos los comandantes de la división naval y jefes de los Cuarteles de la guarnición de Lisboa.

Por estas noticias publicadas se ve el estado moral del Gobierno portugués.

¿Pero qué pasa en Lisboa? no se sabe nada, ningún periódico puede hablar porque la policía le hace emudecer enseguida. Se sabe algo, tiene que callar, pero lo que se trata de ocultar seguramente es la improvisación de los que han dejado que la indisciplina se haya desarrollado en la forma que ha sucedido.

El Ejército argentino

(NUEVA DIVISION TERRITORIAL MILITAR)

Cuanto se relaciona con el progreso y engrandecimiento interior de la República Argentina es cosa que no nos puede ser indiferente. Han pasado los malaventurados días de desconfianza y recelo, que según Galdós retrasaron la penetración intelectual de la madre y la hija un cuarto de siglo, aunque quizás no sería exagerado añadir otro cuarto de siglo más a la suma.

Se revela en la intención de aquel país un anhelo que ensancha la capacidad de sus estadistas, a medida que absorba la asimilación de los adelantos más remotos.

Es para admirar la cantidad de factores contribuyentes a la prosperidad de territorio tan vasto e indomitable por la extensión, como por la variedad de climas, habitantes y fronteras, y no parece fácil el poder subyugar a una organización poderosa sin fraccionar el aspecto nacional, ni falsear una constitución formada por los gérmenes de muchas constituciones.

Escribimos con la vista puesta en gráficos admirables de una nueva División Territorial Militar, llevada a estudio por el Estado Mayor del Ejército Argentino y merecedora de la bondadosa y detenida explicación que se ha servido darnos el bizarro agregado militar a la Legación Argentina en Madrid, Mayor Córdoba, la primera reflexión que nos sugieren los brillantes planos, es esta:

¿Qué personal no sería necesario en Europa para el funcionamiento divisional de un territorio como el argentino, donde la población se agrupa en el litoral y se dispersa por el interior en relación a los inagotables descubrimientos de riqueza?

Comprende este plan de División Territorial Militar cinco regiones, cada una de las cuales abarca una superficie mayor que España, y responde con la posible exactitud a la población de cada región, a la parte de frontera que corresponde a cada región, a la división política al mejoramiento de las comunicaciones, a las mayores facilidades de reclutamiento, movilización y concentración, así como a la descentralización de Administración y de mando.

En la República Argentina esta organización parecerá más infranqueable por exigir un personal numeroso y un costo fabuloso también los ensayos precisos para obtener las subdivisiones que cada unidad precisaba adoptar como bases de concentración y reclutamiento.

Pero la tenacidad del Estado Mayor argentino personificada en su jefe, el coronel Jone, ha llegado a equilibrar las dificultades, que es tanto como dominarlas. Cada unidad se moviliza dentro de un espacio de territorio que se subdivide todo lo posible para que, existiendo dentro de él las autoridades correspondientes, resulten lo más descentralizadas que sea viable el reclutamiento y la movilización.

Al fraccionamiento del territorio sirven de base las unidades de Infantería, teniendo en cuenta que si no es posible reclutar las otras armas en los distritos especiales, siempre habrá en toda la región hombres aptos para ellas, puesto que las fracciones de territorio se calculan de modo que tengan excedente sobre el número a que debe alcanzar la unidad base.

Para conservar los límites interprovinciales, adopta como unidad máxima la División de Ejército que comprende dos brigadas correspondientes a las dos zonas de cada región. Mas para producir economías y simplicidad en el mecanismo suprime la autoridad territorial de la guardia nacional de la capital que pasa a ser territorial y de pendiente del comando de la región, así como la autoridad territorial del Regimiento, formándose batallones de línea de 1.000 plazas. Cada zona de brigada se compondrá de seis batallones y en caso de movilización se considerarán agrupados los distritos de reclutamiento de tres en tres. La numeración de los distritos será de uno a doce y corresponderán los seis primeros a la primera zona y los seis últimos a la segunda.

El ideal de esta organización, en suma, es que cada unidad, desde la más grande a la más chica, tenga una base de reclutamiento en cada espacio de territorio determinado por una afluencia de comunicaciones que provean a sus necesidades, sin fraccionar la División Política de la República.

Aun cuando el Estado Mayor argentino revela que le son familiares los progresos tácticos de Alemania, Francia y Japón, ha preferido esa organización nacional, puesto que los polígonos de tiro que desde hace muchos años funcionan bajo el patronato del ministerio de la Guerra, han logrado insensiblemente que todos los argentinos sean ya unos excelentes tiradores al entrar en filas.

Un reciente Decreto ha regulado las muchas sociedades de tiro diseminadas por todo el país. Inspecciona las prácticas un oficial superior, asistido de varios jefes instructores. El Ministerio de la Guerra, con autorización del Congreso, acrecienta anualmente la consignación que se destina a premios y facilita armas y municiones, a condición de que se le devuelvan los cartuchos vacíos para ser otra vez cargados. Dirigen la primera instrucción oficiales de reserva y donde no, sargentos y soldados que se brindan gratuitamente a ello. Y la afición a este sport se halla tan generalizada que la piden hasta los más humildes pueblos, determinando al Gobierno nacional a publicar un Decreto declarándolo obligatorio.

Es más. Entre los privilegios concedidos por la Ley de servicio obligatorio en la Argentina se especifica la liberación para todo conscripto que demuestre ser un tirador apto.

Ha aquí los factores que contribuirán en mayor grado al acierto de la nueva División Territorial Militar ideada por el decreto orgánico del actual ministro de la Guerra, general D. Enrique Godoy, y llevada a cabo brillantemente por el Estado Mayor: el tiro, la gimnasia y la equitación, en las cuales no solamente resultan aptos, sino que suelen ser maestros los bisños conscriptos por obra de una general y bien fomentada educación.

Dadlése de todo ello una consecuencia bien sencilla. Educar es hacer patria.

JULIÁN DE LA CAL.

Plaza de Toros

Mañana domingo 22 se verificará la segunda corrida de abono, lidiándose seis toros de la acreditada ganadería de D. Antonio Campos Varala, de Sevilla, que estoquearán los aplaudidos diestros Bombita, Lagartijo y Machaquito.

La corrida empezará a las cuatro y media.

Se exhibirán localidades a precio de contaloría hoy sábado en el despacho de la calle Arlabán.

Desde Ferrol

19 Abril.

Noticias de Marina.—Del Departamento de Marina.—Está de eventualidades y fué pasaporte para Bilbao, con destino a aquella Comandancia de Marina, el teniente de navío D. Mariano Sanjuan Domínguez.

—El comandante de Marina de la Coruña pidió autorización para que el teniente de navío de primera clase D. Joaquín Anglada, pudiese embarcar en el yate francés «*Andrés*» durante este viaje que se dedica a los trabajos de Oceanografía por estas costas.

—Infantería de Marina.—Solicitan la cruz de San Hermenegildo D. Arcadio Romero Omeña y primer teniente de la reserva disponible D. Antonio Pérez López.

—Maquinistas.—Fué desestimada por la Comisión Liquidadora del Apostadero de la Habana, insanción del segundo D. Manuel Ledo Pérez, en que solicitaba abono de pluses de campaña por la de Cuba.

Reconocimientos.—Hay fueron reconocidos facultativamente en el Estado Mayor, los tenientes de navío D. José Cebreiro Sanjuan y D. J. Llo Suanes Carpegna y el contramaestre mayor de primera clase D. Juan Antonio Romalde, que solicita cuatro meses de licencia por enfermo, y el segundo contramaestre graduado D. Angel Núñez Palmeira, que pide el pase a la escala de Arsenales.

Mejoras en Canarias

La Gaceta publica hoy la Memoria redactada por el ministro de la Gobernación con motivo del viaje del Rey a las islas Canarias.

De dicho documento, que ofrece indudable interés, tomamos lo siguiente:

Comunicación de las islas entre sí y del Archipiélago con la Península.

La comunicación fácil y frecuente con la Península es la condición esencial de toda forma de progreso y mejora que haya de llevarse al Archipiélago, siendo por sí sola causa poderosa para corregir muchos de los defectos que hoy existen y suplir algunas de las deficiencias que en nuestra Administración se notan, pareciendo innecesario en carecer que las dificultades que ya crea la distancia se agriganten si a ellas sigue el aislamiento, y en este punto son fundadísimas las reclamaciones de aquellos habitantes. Cuatro correos y, a lo sumo, seis al mes, no muy escalonados y sirviendo alternativamente las islas principales, son medios insuficientes para las relaciones con la Península, pero no son mejores las comunicaciones interinsulares, confiadas a barcos pequeños en mares agitados, habiendo de arribar a ensenadas poco seguras y luchar en condiciones desfavorables con los peligros que ofrecen los canales y que ocasionan los temporales dominantes en toda aquella región.

Por otra parte, los dos puertos de Tenerife y de La Luz, son visitados por las líneas de navegación más importantes de Europa y a ellos llegan las esquadras extranjeras, formando contraste esta frecuente relación entre aquellas islas y otros países con la pobreza y atraso de las relaciones marítimas con la madre Patria. Semejante estado no sólo influye perjudicialmente en los intereses materiales, sino que engendra un sensible aislamiento en el orden moral que no ha producido aún todos los daños que con su consecuencia legítima, gracias al intenso sentimiento patrio y a la inapreciable adhesión con que los habitantes de las Islas Canarias se sienten unidos al resto de España.

El mismo que todos estos males señala se apresura a indicar su remedio haciendo más frecuente y en barcos de mejores condiciones las comunicaciones periódicas con la Península y la posibilidad, con poco aumento de gastos, de valerse de todos los vapores dispuestos a hacer el servicio de correos, cualquiera que sea su pabellón, con tal que salgan de alguno de los puertos de la Península. De este modo se evita el extraño contraste que ofrece la prontitud con que conocen los españoles de Canarias los sucesos del extranjero y el retraso que tienen noticia de los acontecimientos más importantes ocurridos en la madre Patria.

Y si esto se dice de la comunicación marítima, la misma censura es aplicable a la telegráfica. Sólo hay un cable nacional, frecuentemente averiado e inutilizado para el servicio, como lo ha estado precisamente durante la visita del Rey y de los Ministros a Canarias. La necesidad de tener dos cables y de unir el polígono que forman las siete islas de manera que la comunicación sea constante, está por todos reconocida. En cuanto a la comunicación telegráfica entre las islas, de cualquier manera que se haga satisfará los anhelos de sus habitantes y permitirá atender mejor a su administración. Y cabe la esperanza, según las indicaciones allí recogidas, de que tampoco el gasto sea enorme ni pesen por lentitud los trabajos para la instalación.

Cuestiones económicas. Sobre la franquicia de puertos, que es el régimen con que hoy se gobierna el Archipiélago, los pareceres andan muy divididos y no siempre fundados en la conveniencia pública, sino mantenidos frecuentemente por los intereses rivales que se han desarrollado al calor de los beneficios de esta concesión. Que el principio en sí mismo es bueno y que nadie estaría dispuesto a renunciar a él fácilmente, no hay para qué decirlo; pero que, en cambio, las conse-

cuencias que produce perjudican a la unidad de las relaciones comerciales con la Península, tampoco hay quien lo ponga en duda.

Ya en diferentes ocasiones, los diputados de la región y Comisiones enviadas a Madrid, han hecho ver cuántas facilidades ofrece la exportación de frutos canarios a Inglaterra, a pesar de la competencia que en sus mercados encuentran con los de Jamaica, y cuántas dificultades hallan para venir a la Península. ¿Cuál será la mejor solución para evitar esto? Seguramente la que dé el Parlamento, después de oír todos los intereses y de examinar la mejor manera de hacer justicia a las legítimas aspiraciones de los españoles de Canarias.

Fomento

Al frente de todas las cuestiones, preocupan en los puertos de La Luz y Tenerife las concesiones hechas a extranjeros, ó a nacionales que las traspasan más tarde, con amenaza de la integridad del territorio y nulidad posible de la zona polémica en los casos de guerra. Que los puertos exigen toda clase de facilidades para el tráfico, es axioma entre aquellos comerciantes, pero que estas facilidades lleguen hasta perjudicar a la soberanía territorial y coloquen bajo la protección de banderas extranjeras los puntos más estratégicos de aquellas dos importantes islas, es materia que reclama una inmediata y decisiva resolución.

Respecto a las obras públicas existen los mismos deseos que en la Península, las mismas necesidades por todas partes sentidas y reveladas. De ellas se ha preocupado el ministerio de Fomento enviando al inspector de ingenieros, Sr. López Navarro, para preparar las resoluciones ulteriores, acerca de las cuales, sobre todo en materia de puertos, justo es decir que el interés no es sólo de las localidades, sino también de España entera.

En este orden de ideas, algunos Ayuntamientos, como el de Puerto de Cabras, ha tomado ya iniciativas construyendo un pequeño muelle, cuyos gastos se han resarcido por el arbitrio impuesto a la navegación, dato muy digno de ser tenido en cuenta y ejemplo que debería imitarse. Pero a nadie se oculta, y menos a aquellos inteligentes comerciantes, que lo reducido del territorio en cada isla y especialmente en cuatro de ellas, quita alicientes al tráfico y a la actividad comercial, por lo cual el plan de obras públicas que haya de desarrollarse deberá ser bien estudiado y relacionado con los puertos y embarcaderos.

La Memoria indica también cuáles son las necesidades y aspiraciones del Archipiélago en lo que se refiere a Instrucción pública, Administración de Justicia, Organización administrativa y asuntos de Gobernación y termina con el siguiente párrafo:

Tal es el resumen razonado, imparcial y completo de las manifestaciones que el Gobierno ha oído, de las necesidades que ha visto y de las deficiencias que ha encontrado en la Administración y en el estado económico y social de las islas Canarias. Con enunciado se prepara, sin duda, el remedio, y la primera visita de un Monarca español a aquellos territorios debe significar para gobernantes y gobernados la inauguración de una era de progreso y de justicia, porque dada la índole y el patriotismo de aquellos habitantes, conocida su lealtad, que ha establecido ahora en manifestaciones inolvidables, no será posible dudar que todo lo que se haga en beneficio suyo ha de estrechar de manera indisoluble los lazos que los unen a la madre patria; pero no debe olvidarse que los daños son antiguos, los vejámenes sufridos muy dolorosos y que no se puede hablar del remedio sin aplicarlo prontamente, ni enumerar las deficiencias sin acudir a su rápida satisfacción.

Los uniformes de los cocheros

Según dijimos ayer, a las once de la noche y convocados por el gobernador, se reunieron en el despacho de éste la comisión nombrada por los cocheros para resolver la cuestión relativa a los uniformes que han de llevar éstos.

Como la junta directiva de la asociación había otorgado al Sr. Ruiz Jimenez amplias facultades para ultimar este asunto, el gobernador les expuso la solución adoptada, y que consiste en que los obreros perciban un aumento de 15 céntimos sobre el sueldo que ahora disfrutan, y que el uniforme que usen sea con arreglo al modelo que presenta el duque de Arévalo; estas conclusiones fueron aceptadas sin protesta alguna por pa-

tronos, y obreros que salieron del Gobierno Civil altamente satisfechos.

Es casi seguro que el uniforme será de paño en todo tiempo y llevarán gorra de plato que en verano se cubrirá con funda blanca; se ha desechado la idea de vestirse de rayadillo por no ser este género lo necesariamente sufrido y también se ha desistido del uso del sombrero de paja por resultar antiestético para el servicio a que se le destinaba.

Como el asunto está terminado desde el 1.º de Mayo empezarán a usar el uniforme los cocheros de plaza.

El viaje del Rey

Ayer a primera hora de la mañana el Rey despatchó el correo con el marqués de Villalobar y salió a pasar con la princesa.

Observábase en Don Alfonso la mayor jovialidad. Agilmente saltó una valla para abrir paso a la princesa, a quien recogió mucho la hazaña.

Como se permitía, según costumbre, la visita de las habitaciones que ocupó la reina Victoria en el palacio Osborne, acudieron a este punto muchos excursionistas de Londres con la esperanza de ver al Rey, pero llegaron tarde.

Hoy habrá visitado Don Alfonso el Real Club, donde será recibido con salvas.

La población de Cowes prepara una manifestación cariñosísima al regio huésped, inscrito honorariamente, como se sabe, en el padrón vecinal del Municipio.

LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

De la visita que los representantes de las empresas ferroviarias hicieron ayer al jefe del Gobierno, se ha facilitado a la prensa la siguiente nota oficial:

«Una Comisión de consejeros y directores de las principales Compañías de ferrocarriles ha visitado esta mañana al presidente del Consejo de ministros, para entregarle una exposición y Memoria donde se comenta la progresión creciente de atrasos que el Estado adeuda a las empresas ferroviarias por transportes oficiales, cuyos débitos aumentan cada año y ascendían en 31 de diciembre de 1905 a la elevada cantidad de 11.619.556,25 pesetas.

Este desubieto justifica la acción que las Compañías vienen a ejercitar ante el Gobierno, en demanda de la liquidación de sus cuentas atrasadas y de una reorganización del actual sistema económico administrativo para este servicio, que impida nuevos descubiertos en lo sucesivo.

Tales débitos del Estado traen su origen de la insuficiencia de créditos votados por las Cortes. Al formarse el presupuesto del Estado, se calculan los gastos para transportes por modo económico, que desbarran luego las apremiantes necesidades de los servicios.

Se omite con frecuencia, consignar las obligaciones no satisfechas en los capítulos de «Ejercicios cerrados» de los presupuestos sucesivos, ni se solicita luego de las Cortes la suma necesaria de créditos extraordinarios ó supletorios, quedando siempre sin satisfacer restos considerables, que van formando acumulación de débitos.

A la fecha presente todavía no se ha satisfecho a la Compañía ninguna de sus cuentas de «resultados del año pasado», debiéndose en algunos ramos, como Guerra, desde el mes de Julio, ni tampoco las cuentas de los tres primeros meses de este año, con pocas excepciones.

Los débitos alcanzan a todos los ramos de la Administración pública, correspondiendo sus mayores sumas a Guerra, Marina y Gobernación.

El ministerio de la Guerra debe: Por transportes de la Península, pesetas 4.600.000; su crédito para transportes en el presupuesto anterior era de 1.673.000 pesetas.

Las Compañías devengaron 1.673.000 pesetas y sólo cobraron 542.000, porque en estos transportes entran varios factores ajenos a las Compañías.

En fin de 1894 debía por atrasos pesetas 3.800.000 y sólo satisfizo a cuenta en el año pasado 362.000.

Por transportes de Ultramar, 2.400.000 pesetas.

Después de haber transcurrido ocho años desde la terminación de las guerras de Ultramar, todavía no se ha conseguido que las Comisiones Liquidadoras militares pasen a la Junta clasificadora de Hacienda

70 FOLLETO DEL DIARIO DE LA MARINA

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

—Mucho os honra, Sir Reinaldo, que con tanta generosidad paseis por ello, ¡que me ahorquen si pienso que los jueces mismos se osan de oponerse a que heredárais a no recordar esa ley!

—En eso no les hareis justicia, Sir Gervasio, porque siendo un debar administrar las leyes, tienen que cumplirlas tales como sean.

—Quizás tengais razon, señor... Os pre-

gunté antes lo que significaba nullus, porque Sir Wycherly al esforzarse para hablar, aplicó repetidas veces ese epíteto a su sobrino y heredero Mr. Tomás Wycheconbe.

—¿Lo hizo así?... Ese epíteto, como lo llamais correctamente, ¿no sería filius nullius?

—Creo que solo decía nullus... aunque me parece que la palabra filius, la balbuceaba entre dientes una ó dos veces también.

—Sí, señor, así debe haber sido, y no me desagrada que Sir Wycherly esté enterado del caso, pues tengo entendido que el rapaz se considera así propio bajo un punto de vista diferente, Filius nullius es, en términos legales, bastardo... hijo de nadie, para que lo entendais mejor. Estoy completamente seguro de que Mrs. Tomás Wycheconbe se haya en ese desgraciado predicamento, porque su padre no se llegó a casar con la madre de aquel, de lo cual tengo pruebas evidentes.

—¡Pues habeis de saber, Sir Reinaldo, que ese vil atrevido lleva en el bolsillo un certificado con la firma de un párroco de Londres, para probar lo contrario!

El baronet civil pareció sorprendido al oír esta aseveración de su cofrade militar, pero cuando Sir Gervasio le explicó lo que

había pasado entre el joven y él, ya no le pudo quedar duda del hecho.

—No dudo que sea cierto, puesto que habeis visto el documento—resumió Sir Reinaldo—y que ese mal aconsejado rapaz esté preparado para cualquier extremidad a fin de obtener el título y el patrimonio. Todo lo que ha dicho acerca del testamento debe ser falso, porque nadie que tenga sentido común, arriesgaría su cabeza para conseguir una distinción tan hueca como la dignidad de baronet (puedo hablar francamente, Sir Gervasio, porque vos y yo la poseemos) y trataría de asegurar el patrimonio, de ser cierto que lo hubiese. Por eso no puedo creer que exista tal testamento.

—Si ese testamento no fuese del agrado del individuo, no bastaría el matrimonio para ponerle en posesión del hueco título, como le llamais, y de los bienes inmuebles vinculados?

—Si seguramente, y os agradezco que me lo hayais recordado. Pero no obstante, si Sir Wycherly desea extender otro testamento, y como tenga fuerza de imaginación y de cuerpo suficiente para ello, no nos debe importar el antiguo. Es asunto para mí muy delicado intervenir en eso por mi situación especial, y tengo la mayor satisfacción en haber encontrado aquí testigos tan

dignos de respeto y tan distinguidos para poner en claro mi reputación si fuese necesaria tal exculpación. Por un lado Sir Gervasio, hay el riesgo de que un antiguo patrimonio vaya a poder de la corona, y esto en presencia de una persona sin mancha en su sangre, y que descienden del mismo tronco que el último poseedor, y por otro que sea presa de un individuo de sangre innoble y de carácter muy sospechoso. La circunstancia de que Sir Wycherly me haya llamado, es importante y confío en vos y en los que estén a vuestro lado para vindicar la rectitud de mis procedimientos. Ahora, si os parece, señor, prodremos ir al cuarto de moribundo.

—Con todo mi corazón. Creo, sin embargo, Sir Reinaldo—dijo el vicealmirante al acercarse a la puerta—que aun en caso de confiscación encontrarais a los príncipes de Brunswik bastante generosos para permitirnos restaurar la propiedad. No saldría garante de esos escoceses vagamundos que tienen muchos nobles sin calzones, a los cuales les sería necesario enriquecer; pero como los hannoverianos, creo que podríais contar seguramente.

—Los últimos tienen al menos una recomendación para los más—repuso el otro sonriendo cortesmente, pero de una mane-

ra tan equívoca, que no pudo menos de chocar momentáneamente al mismo Sir Gervasio—porque se han alimentado tan abundantemente en el pesebre, que no deben tener la voracidad de los que llevan tan largo tiempo ayunando. Sin embargo, sería más grato recibir estas tierras de un Wycheconbe... de Wycheconbe para Wycheconbe... que obtenerlas de nuevo aunque fuera del mismo Plantagenet que creó la donación.

Aquí se terminó el coloquio reservado, entrando los interlocutores en el salón al espirar las últimas palabras. Wycherly conversaba animadamente con Mrs. Dutton y Mildred a un extremo del salón, cuando aparecieron los baronets; pero al cruzarse sus miradas con las del almirante, dijo apresuradamente algunas palabras a las señoras, y se unió a los dos baronets, que seguían en dirección a la alcoba del doliente.

Ya no cabía duda de que se hallase Sir Wycherly en su lecho de muerte. Su cabeza se hallaba más despejada y su habla no había empeorado; pero todo su sistema en general, había sufrido tal conmoción, que no permitía abrigar esperanzas. Los médicos opinaban que aun podía vivir algunos días, si de repente no era acometido de una

certificaciones de los saldos que fueron ya aprobados a favor de las Compañías por la Inspección de la Caja General de Ultramar para poder satisfacerlas en títulos de 4 por 100 interior, con arreglo a la ley de 30 de Julio de 1894.

Total débito de Guerra, 7.000.000 de pesetas.

Y el crédito extraordinario que se le ha concedido para transportes, es sólo de 800.000 pesetas.

Resultan, por tanto, interesantes los datos que contiene la Memoria de las Compañías, que tenemos a la vista, y sus estados numéricos referentes a cada ramo de la Administración.

Las Compañías exponen, naturalmente, que la considerable merma de ingresos que esos injustificados retrasos constituyen para ellas, les impide introducir tantas mejoras como, en bien de su propio servicio y en ventaja para el público, les sería dable acometer, si pudieran contar de modo corriente con el pago de las cantidades que devengan en transportes efectuados, además de los gratuitos que prestan al Estado por virtud de los pliegos de sus respectivas concesiones.

CUENTO

Un casamiento por tarjeta postal

—¿Es la vigésimaséptima que rehusas!— exclamó la señorita de Champdiou, dejando caer con descomulso el bordado en que trabajaba. Al lado de ella, su sobrino Roberto de Couzan, un joven que podía tener 25 años hojeaba un libro.

—Una niña deliciosa.

—Deliciosa, mi querida tía, de antemano estoy seguro que lo será.

—Buena.

—No lo dudo.

—Y linda.

—Naturalmente.

—Espiritual, rica.

—Al menos, déjame que te dign su nombre.

—¡Es inútil! No quiero a su vigésimaséptima protegida más de lo que ha querido a las otras veintiseis.

—Entonces de claramente que no quieres casarte.

—Al contrario, quiero casarme.

—Pero, entonces, ¿qué clase de casamiento pretendes? No quieres casarte por conveniencia...

—Ni por dinero...

—Ni por inclinación...

—Ni un matrimonio forzado...

—Ni un casamiento insignificante...

—No, mi tía, el casamiento que yo haré será un casamiento... ¿Me oye usted bien? Oigo.

Un casamiento científico.

La señorita de Champdiou abrió sus enormes ojos y miró a su sobrino con un asombro en el que se leía el temor.

—Tranquilízese, mi tía, no estoy loco. Estoy en toda mi razón, y precisamente por esto no quiero hacer sino una cosa razonable. Para mi modo de ver, el casamiento es cuestión muy seria y nunca serán bastantes todas las precauciones que al respecto se tomen. El casamiento es una lotería, se dice comúnmente... Viene cuando menos se espera... Eso era en otros tiempos. Pero la ciencia ha adelantado, y gracias a esto, puede uno casarse con la certeza de ser feliz, una certeza matemática. Basta quererlo.

—¿Y este libro?

—¿Qué libro es ese?

Roberto de Couzan levantó un dedo con aire profético:

—Un manual de grafología! mi tía. Lo que contiene son las reglas de una ciencia infalible, que enseña a conocer los menores rasgos característicos de las personas. Deme dos líneas... no pido más; y por los palotes de las letras, su grosor y su perfil, por el ancho de las a, de las e, de las i, de las o, de las u, los barrotos de las t, las vueltas de las d, las f, las l, estoy al corriente del carácter, de los gustos, del temperamento, de las manías de la persona que ha trazado estas letras. Deme dos líneas de una persona de quien no sé nada, a quien jamás he visto, ¡donde quien he cambiado una palabra! y le diré si es buena o mala, franca o fingida, si le gustan las lecturas serias o si no se conforma más que en hojear novelas, si le gusta el sport, si anda a caballo ó en bicicleta y si baila.

—¿Es admirable!— opinó la señorita de Champdiou, con un tono que quería decir ¡es imposible!

—A la que ha de ser mi mujer, será su escritura la que me lo revelará. Si descubro esa escritura que, según los datos indiscutibles de la ciencia grafológica, no puede ser sino de la mujer ideal, pertenecerá a una niña pobre ó rica, noble ó plebeya, me casaré con ella. Es así, mi tía, como me casaré.

—Y esto es lo que yo llamo explicarse— contestó con dulzura la señorita de Champdiou. Esas son razones. ¿Por qué no me las has dado antes? Pero hay algo que me confunde. ¿Cómo harás para reunir las escrituras entre las que vas a elegir?

—Del modo más sencillo—dijo Roberto satisfecho de haber podido convencer tan fácilmente a su tía. Se hizo poner en el último número de *Lecture pour tous*, el aviso siguiente: «R. de C. 15, avenue de Villers, desire échanger cartes postales illustrées. Priere de m'envoyer que de cartes timbrées de pays d'origine». A primera vista, conocí las tarjetas escritas por un hombre, por una mujer casada, por una viuda ó por una persona destinada al solterismo. Las aparté. Examiné las otras. ¿Quiere ver cómo procedo? Su última duda desapareció. Hoy es lunes, volveré dentro de ocho días y le traeré todas las tarjetas que haya recibido. Las examinaremos juntos.

—Cuando volvió, el día convenido, Roberto traía una balsa desbordante de tarjetas postales. El se sentó delante de una mesa, y mientras su tía estaba parada, detrás de él, desparramaba sobre la carpeta centenares de cartulinas ilustradas. Las había de todos los países y de mil escrituras distintas.

—Ve estos palotes desordenados, decía: imaginación desarreglada, fantasía exuberante. Inútil seguir. Estas letras angulosas: espíritu estrecho y caprichoso. Estas pe-

queñas y muy juntas unas y otras: falta de corazón, falta de voluntad. Esta *m* mayúscula formada por dos palotes adornados con curvas al principio y al fin, indica una alma vulgar. ¡Oh! ¡qué nerviosidad demuestra la escritura de esta tarjeta! ¡Mira estas mayúsculas, estos rasgos menudos.

Por docenas caían las tarjetas en una canasta de mimbre, llena ya.

Bruscamente, Roberto cesó de hablar. Tenía en la mano una tarjeta fechada en Ginebra y firmada: Ganuy Zeller, 30, avenue du Mont-Blanc. Los labios apretados, la respiración oprimida, seguía con un dedo las líneas y las letras. La señorita de Champdiou lo miraba con curiosidad. De pronto lanzó esta sola exclamación: —¿Es ella!

—¿Quién es ella?

—Sin oír la pregunta de su tía, como hipnotizado por la tarjeta postal que tenía entre sus dedos, en una especie de arrobamiento, Roberto se puso a hablar en alta voz:

—No falta un acento: ¡qué espíritu de orden! Esta curva en la parte baja de las letras: ¡qué dulzura! La mayúscula unida a la letra que le sigue: ¡qué bondad! Las o son abiertas arriba: ¡qué franqueza! Todas las letras son de igual tamaño: ¡qué sinceridad! Esta curva de la *a*: ¡ja curva del idealismo!

Y así siguió en un crescendo de éxtasis. —Es demasiado bello, exclamó. —Si se hubiera hecho a propósito para reunir todos los principios de la grafología, no resultaría mejor.

Si hubiera podido ver en los ojos de la señorita de Champdiou brillar una pequeña llama, si hubiera observado el aire picaresco que tenía el semblante de la solterona, tal vez Roberto de Couzan habría tenido alguna duda. Pero Roberto no vio nada. Concluyó con estas palabras:

—Mi querida tía: me caso con Fanny Zeller ó no me caso con ninguna.

—Te apruebo de todo corazón—respondió vivamente la señorita de Champdiou. —No te queda más que ir a pedir la man de Miss Zeller.

—Allá voy, mi tía.

—Vamos los dos, querido sobrino.

—Llegamos a Ginebra; aprovecho mi corta permanencia para agradecer a Miss Zeller por haberme contestado. Entre coleccionistas son libertades muy admitidas. La veo, lo hago la corte y V. se encarga de pedir oficialmente.

—Con el mayor placer, mi querido Roberto, dijo la señorita de Champdiou, que estaba en el colmo de la satisfacción.

(Continuará).

Información de Marina

Cuerpo general

El capitán de fragata D. Joaquín de Borja y Gayenado ha sido nombrado director del Laboratorio, Escuela y Comisión Oceanográfica por tiempo ilimitado y sin perjuicio de continuar en su actual destino.

Rectificación de edades

El ministro de Marina ha firmado hoy una Real orden dictando las reglas a que ha de sujetarse la rectificación de edad del personal de la Armada.

Infantería de Marina

El capitán D. Felipe Manrique de Lara ha sido destinado a la Comisión liquidadora del 2.º regimiento de Filipinas en la vacante que dejó el de igual empleo D. Ramón Pery.

El capitán D. Miguel del Castillo y Benito, en situación de excedente forzoso en el Departamento de Cádiz, pasa agregado a la Comisión general liquidadora del Cuerpo en esta Corte.

El vicealmirante Cervera

Esta mañana visitó al ministro de Marina al ilustre vicealmirante de la Armada don Pascual Cervera.

Este tomará posesión del mando del Departamento del Ferrol el próximo mes de Mayo.

Cooperativas de consumo

Habiéndose presentado al ministro de Marina instancia en la que se solicita que se autorice a los sargentos de Infantería de Marina para establecer cooperativas de consumo, se ha dictado una Real orden concediendo dicha autorización y disponiendo que en beneficio de la tramitación y resultado de este asunto, con arreglo a lo dispuesto en el art. 4.º de la ley de Asociaciones, relativo a la aprobación de los estatutos por el Gobierno Civil de la provincia, preceda la presentación en el ministerio, para su examen y consignación resultan de las Sociedades o cooperativas que constituyan dichos sargentos, para consumo y expendición de los artículos necesarios para la subsistencia; y una vez que sean conocidos y aprobados los Reglamentos de dichos y en los Departamentos donde hayan de funcionar, será llegado el momento de cumplir lo prevenido en el art. 4.º y en cuantos sean de aplicación de la repetida ley de Asociaciones de 30 de Junio de 1887.

Movimiento de buques

Ha salido de dique, en Cartagena, el cañonero «Nueva España» el cual zarpará uno de estos días para Baleares.

El cazatorpedero «Osado» ha fundeado en Cartagena procedente de Sevilla.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones.

Presidencia.—Real orden disponiendo se publique en la Gaceta la adjunta memoria, redactada por el ministro de la Gobernación con motivo del viaje de S. M. el Rey a las islas Canarias.

Guerra.—Real orden resolviendo que las espesas de los contratistas al servicio del ramo de Guerra sólo están obligadas a concurrir al otorgamiento de los contratos cuando la garantía consista en inmuebles ó derechos reales constituidos sobre ellos.

Otras disposiciones de devolución a los interesados las 1.500 pesetas que depositaron para redimirse de servicio militar activo.

Hacienda.—Real orden habilitando el punto de Quejo, en la provincia de Santander, para el embarque de langosta, en régimen de exportación.

Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden nombrando Catedrático de Economía política y Hacienda pública de la Universidad de Santiago a D. Francisco Barria Carrasco.

PROLETARIADO NAVAL

EL FACTOR MARINERO

Las Escuadras, como síntomas del estado de la fuerza de una nación, sirven no sólo de amparo a los intereses marítimos, sino que promueven el entusiasmo y estimulan las actividades que se derivan de la explotación del mar.

Pero, todo ello, pende de una causa inicial, el factor mariner, alma de la nave, que se identifica y penetra con el medio en que vive, que le consagra todos sus afanes, todas sus alegrías y todos sus sentimientos, que pueda decirse que en el mar vive y de él sale, y a él vuelve porque él constituye su porvenir y su presente.

De nada nos han servido las dolorosas lecciones de la experiencia, y mientras vemos el ejemplo de otras naciones, que tanto se preocupan del bienestar y del mejoramiento de los proletarios del mar, no se concibe que en España se le olvide dejando de atender a estas humildes clases en aquella medida que consistent la estrecha religión del deber y los reducidos límites en que su actividad se ejerce.

Cuanto mejor sea la condición del mariner, más se reflejará en los organismos y servicios dependientes de la nave, y no podrá cimentarse en la grandeza naval sobre rudimentos debilitados, porque abarcando su influencia tan variados y múltiples aspectos, cuanto más importante sea de la marinería, mejorándola y engrandeciéndola, mayor será el provecho que rindan a la cultura moral y a la prosperidad material las industrias nacionales de mar, es decir, la pesca y la navegación.

Cuanto se haga por ensalzar, por dignificar, por ennoblecer a las clases humildes de la Marina, que tan directamente contribuyen desde su modesta esfera de acción a que el poder naval sea lo que corresponde a nuestra tradición, a nuestras glorias y al porvenir de la Marina militar y mercante, otro tanto se hace por dignificar y ensalzar a la Marina y a la Patria.

Accidente en un acorazado inglés

El 18 del corriente ocurrió en el acorazado inglés «Prince of Wales» una explosión en el cilindro de la máquina de vapor en su conexión con la caldera, causando tres muertos y varios heridos.

El buque pertenecía a la Escuadra del Mediterráneo y se hallaba haciendo pruebas a gran velocidad cuando ocurrió el accidente, entrando en Malta propulsado por una sola hélice.

Centro del Ejército y de la Armada

ESCUOLA DE ESTUDIOS MILITARES

Ayer dió su última conferencia sobre «Impresiones acerca de las cualidades morales y orgánicas del Ejército japonés» el capitán de Estado Mayor D. Eduardo Herrera de la Rosa, explicando lo concerniente a Ingenieros, Administración y Sanidad Militar y exponiendo algunas consideraciones muy atinadas sobre los ejércitos europeos, incluso el español como consecuencia de las impresiones recogidas en el teatro de las operaciones.

El conferenciante fué muy aplaudido.

EL CRIMEN DE HOY

Un guardia muerto

Al mediodía de hoy la pareja de guardias de Seguridad de servicio en la Plaza Mayor intentó detener a unos gólfillos que con sus juegos molestaban a los transeúntes al propio tiempo que estropeaban los jardinitos que hay en el centro de la plaza.

Cuando los guardias se disponían a conducir a la delegación a dos de los detenidos de entre el público salió un sujeto protestando en tonos descompuestos de la detención y llenando de injurias a uno de los guardias.

El ofendido reclamó el auxilio de otro compañero llamado Manuel Claro, quien no sin gran trabajo logró detener al sujeto que tan violentamente defendía a los gólfos, y hacerlo que se encaminara a la delegación.

Cuando guardia y detenido llegaban a la calle de Bordadores, el segundo negóse a seguir.

Cuando el aprehensor disponíase a auxiliarle creyéndole realmente presa de un ataque, levantóse rápidamente del suelo, asestando un terrible navajazo en el cuello al guardia. Este dió algunos pasos, derramando abundantemente la sangre por la herida recibida en el cuello y cayó a los pocos momentos, siendo auxiliado por varios compañeros y por algunos transeúntes que con la mayor diligencia lo llevaron a la Casa de Socorro del distrito del Centro.

En este benéfico establecimiento falleció el infeliz guardia cuando los facultativos de guardia terminaban de hacerle la primera cura.

Según las manifestaciones de los médicos Sres. Acaña y Dulan, la muerte fué ocasionada por el seccionamiento de la yugular y de la tráquea.

La víctima de este crimen llámase Manuel Claro, era muy estimado por sus jefes y compañeros por su honradez y hacía cuatro días que había contraído matrimonio.

El agresor, de aspecto realmente repulsivo, llámase Vicente Hernández Huguero, de treinta y dos años de edad, y es soltero.

Según declaró tiene el oficio de cerrajero. Momentos después de cometido su crimen fué entregado al Juez de guardia quien después de tomarle declaración dispuso su ingreso en la cárcel modelo.

Información política

El ministro de la Gobernación

El conde de Romanones ha teleografiado hoy al Gobierno que mañana ultimaré la comisión que le llevó a Barcelona y saldrá inmediatamente para Madrid deteniéndose en Reus algunas horas.

El ministro de la Gobernación se hallará de regreso en esta capital el lunes próximo.

El puerto de Cádiz

Encuéntrese en Madrid una comisión de Cádiz que ha venido a practicar gestiones en favor de las obras del puerto de aquella capital.

Dicha comisión ha estado hoy en el ministerio de Fomento, donde ha conferenciado acerca del asunto que la trae a Madrid, con los señores Moret y Casset.

El ministerio del Trabajo

Insistiese en que el Sr. Moret tiene el propósito de crear un nuevo ministerio que no será el de Comunicaciones de que ya ha hablado algún periódico, sino el del Trabajo, departamento que al principio será regido por el propio Sr. Moret.

Este departamento, como indica su nombre, será una ampliación del Instituto del Trabajo, creado por el Sr. Canalejas, y tendrá a su cargo todas aquellas cuestiones esencialmente sociales que fueron encomendadas a este organismo.

Los villaverdistas

El grupo villaverdistas, que tenía anunciada para ayer una reunión con objeto de hacer público el acuerdo de su disolución, aplazó aquélla hasta el viernes, para dar lugar al regreso de algunos de los diputados que forman parte de la agrupación.

No son pocos los villaverdistas que consideran innecesaria esta reunión por estar ya decidida la suerte del grupo que formara el Sr. Villaverde.

Las reformas de Guerra

Al primer Consejo de ministros que se celebre llevará el general Luque el proyecto de reformas militares que tiene ultimadas.

Según el ministro de la Guerra ha manifestado, estas reformas no pueden implantarse por decreto, sino que han de tener su fundamento y desarrollo en el presupuesto para el próximo año.

Conferencia

Esta tarde han celebrado una larga conferencia en la Presidencia los señores Moret y ministro de Gracia y Justicia.

Después de esta entrevista, se ha sabido que el Sr. García Prieto saldrá dentro de pocos días para Astorga, y que las reformas judiciales estarán incluidas en los primeros presupuestos que se presenten a las Cortes.

Las maniobras navales alemanas

La primera escuadra ha recibido órdenes para zarpar de Kiel el 4 de Mayo para tomar parte en las maniobras de la flota activa del Báltico. La escuadra de cruceros le seguirá en 7 de Mayo y la segunda escuadra pocos días después.

Las tres escuadras unirán sus fuerzas en Heligoland.

El divorcio en los Estados Unidos

Durante muchos años las diferentes leyes para obtener el divorcio en los Estados Unidos han sido el tema de todos los escritores humoristas y motivo de seria consideración entre los hombres juiciosos y perspicaces.

En la mayor parte de los Estados el lazo del matrimonio ha sido siempre muy fácil de romper, pero en este concepto, el de Dakota ha batido el record a los demás. Bastaba a cualquiera de los cónyuges vivir en Dakota seis meses para obtener el divorcio por las más fáciles causas, y queda luego en condiciones de libertad para volver a casar con otras personas. Ahora, sin embargo, el Tribunal Supremo de Washington ha declarado que ningún Estado de la Unión tiene derecho a disolver un matrimonio cuando sólo uno de los cónyuges sea el residente en el Estado donde se pide el divorcio.

El inmediato efecto de este decreto es hacer nulos centenares de segundos matrimonios ó ilegítimos los frutos de tales uniones. No es de extrañar que haya sido mal recibido por la gran perturbación que ha venido a causar, pues el decreto tiene efectos retroactivos y emana de la más alta autoridad de la República que tiene poder para anular las decisiones de los tribunales superiores de los Estados.

Seguramente el Congreso por medio de una sencilla ley podría legitimar los matrimonios y los nacimientos afectados por el decreto del Tribunal Supremo de Washington. Y así se hará al fin, pero la principal dificultad estriba en que esto volverá a poner sobre el tapete la candente cuestión de las relaciones entre las leyes espantables de los Estados y la ley general de la Nación.

Por la Constitución, que según las grandes autoridades políticas del país, no puede ser alterada, las leyes del matrimonio corresponden a cada Estado por separado. Pero los autores de la Constitución no pudieron prever que en cuestión de matrimonio las cosas habían de llegar a una tan grande laxitud para disolverlos, como venía ocurriendo en Dakota; y la única solución a juicio de las personas serias en los Estados Unidos es que todas las cuestiones de divorcio sean llevadas al Tribunal Supremo de Washington para su ratificación.

NOTICIAS

Por voto unánime fué elegido anoche académico de la Historia el notable escritor D. Juan Pérez de Guzmán, varoneta y cuatro años de bri-

llante y no interrumpida labor literaria y periodista forman el título de gloria del nuevo académico, quien hasta ahora no había recibido otra recompensa por sus trabajos que el aprecio y el respeto del público.

En las páginas de Pérez de Guzmán hay muchas enseñanzas históricas, un constante ardor de ciencia y de estilo, un pensamiento vigoroso y una elevación grandísima.

Reciba el Ilustre colega nuestra felicitación entusiasta.

Una Comisión de supervivientes de la guerra de África visitó ayer tarde al presidente del Consejo, al que hizo entrega de un mensaje de felicitación al Rey por la feliz terminación de la Conferencia de Algiciras y por el éxito del viaje de S. M. a Canarias.

Dentro de unos días se publicará en la Gaceta un estado comprensivo de los exministros que tienen derecho a formar parte del Consejo de Estado.

Anteojos roca precisión

Unicos 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 expone J. Dubose, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

Funciones para mañana

COMEDIA.—A las nueve.—Amanti. A las cuatro y media.—Amanti.

APOLO.—A las 8 y 1/2.—El motete y Le ballet volant (Las voladoras).—El iluso Canizares.—El perro chico.—El moscón y Las voladoras.

A las cuatro y media.—María Luisa, El motete—Le ballet volant (Las voladoras) y El iluso Canizares.

ZARZUELA.—A las 8 y 1/2.—La pizarra.—Carta Miztriana.—Arizana, Pura Martini, Fornarina, Palma Nathal, Johnson.—El mozo erío, Camille Iber.—Lorraine, Dilonde, Courville Corte, Kozeika Hombert, Renardo.

A las cuatro y media.—Primera parte.—Carta Miztriana, Pura Martini, Fornarina, Dilonde.—Segunda parte.—El puño de rosas—Arizana—Tercera parte.—Lorraine, Palma Nathal, Camille Ober, Hombert Renardo, Rozsika, Courville Corte Johnson.

PARISH.—A las 4 1/2 de la tarde y 9 de la noche.—Dos grandes y variadas funciones en las que tomarán parte los artistas de la nueva compañía gimnástica, acrobática, electro-musical, focas, jongleurs, exóticos que dirige Mr. William Parish.

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

A las cuatro y media.—El capitán Robinsón, La gaita blanca y La taza de té.

ESLAVA.—A las 8 y 1/2.—La ola verde.—Las zapaticas.—El Recluta.—La ola verde.

A las cuatro y media.—El vals de las sombras, La peseta enferma y La guitarra.

CENTRAL KURSAL.—A las 9. Variado espectáculo de variedades. Grandes atracciones. Pastora, Imperio, Malaguita, Les Duran's, Mimi, y Moim, Sydney, Gira. La reina de la belleza en la fiesta de Mi-Careme. Conchita Ledesma Melita Iris.

Todas las semanas importantes debus.

PARQUE ZOOLOGICO DEL RETIRO.—Gran colección de fieras. Exposición diaria, de siete mañana a anochecho.

CINEMATOGRAFO INTERNACIONAL, Encarnación, 16, entre Meson de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematografos de Europa.—Todos los días, desde las 6 de la tarde, variadas secciones tomando parte en ellas Ferny Walmar, A la Cuba y el célebre cantador flamenco el Mochuelo.

ED N CONCERT.—Atocha, 80.—Todos los días, de 5 a 12 gran variedad en películas y en todas las series, el renombrado ventrílocuo señor Juliano y el notable número 1 arca de juguetes.

CINEMATOGRAFO FRANCO-ESPAÑOL.—(Duque de Alba, 6.) Variación de programas todos los sábados. Películas novedad. Después de cada sección el transformista Rafael Arcos.

CINEMATOGRAFO LA LATINA.—(Toledo, esquina a Cebada).—Grandes novedades en películas traídas del extranjero, todas en extremo originales.

BOLSA DE MADRID

4 o/o perpetuo interior conlado

Serie F, de 50,000 ptas. nominales. 81 85 81 80

» E, de 25,000 » 81 85 81 85

» D, de 12,000 » 81 85 81 80

» C, de 5,000 » 81 85 82 00

» B, de 2,500 » 81 85 81 90

» A, de 500 » 81 90 81 90

» G y H, de 100 y 200..... 00 00 81 90

En diferentes series..... 81 95 81 80

5 o/o amortizable

Serie F, de 50,000 ptas. nominales 100 95 100 95

» E, de 25,000 » 00 00 00 00

» D, de 12,000 » 100 95 00 00

» C, de 5,000 » 100 95 100 90

» B, de 2,500 » 100 95 100 95

» A, de 500 » 100 95 100 95

En diferentes series..... 100 95 100 95

Bancos y Sociedades

Cédulas hipotecarias, 4 por 100... 101 55 101 50

» » » 4 por 1

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 e 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 Cádiz, el vapor **Buenos Aires** directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba e islas de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Abril saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Conserat** directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Ocoña de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabana, 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.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 28 de Abril de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Isa de León** directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia 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 Cádiz, el vapor **León XIII** directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz el vapor **M. L. Villaverde** 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 haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 y de Cádiz 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 Cádiz: Lunes, miércoles, y viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sabados. **Artes importantes.**—Rebajas en los fletes de exportación. La compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del ministerio de Agricultura, Industria 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, 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 a la

Dirección Gerencia—Montalbán, 3, Madrid

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

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE
Santiago Garcia Castellón

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

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

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

Corresponsal del **DIARIO DE LA MARINA**

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

REFERENCIAS DE PRIMER ORDEN

UNIFORMES PARA LA MARINA E. QUINTANA ARENAL, 15. SASTRERIA

AGENDAS BAILLY - BAILLIERE É HIJOS

MEMORANDUM 2,50 Pts sin secante. 3. Pts con secante.	BUFETE CUATRO EDICIONES ECONOMICAS 1 - 1,50 - 2 y 3 Pts CUATRO EDICIONES COMPLETAS 2 - 2,50 - 3 y 4 Pts	CULINARIA 2. Pts	MÉDICA 2,50. Pts
---	--	----------------------------	----------------------------



ASTILLEROS DEL NERVION BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, molcadores, dragas.
Reparación de cascos, máquinas y calderas.
Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho
Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.
Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.
Tranvías aéreos.
Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier portadiente.
Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.
Instalación de lavaderos.
Construcciones metálicas, como fueites, 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 a tarifa, que se maneja a quien la pida.

Se invita a los autores y editores a 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 a los últimos adelantos de los sistemas manes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras 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 a 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 a 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 GHL

Arenal, 2

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

LÍNEA 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 BURGOS

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

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

Vda é Hijos de J. Barreras, INGENIEROS VIGO

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

MAQUINAS Y CALDERAS PARA LA MARINA

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

MÁS DE CIENTO VEINTICINCO VAPORES TRABAJAN 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 a 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 a seis colores con el retrato del autor de cada obra.

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.

» » Conde de Bernar.

» » Conde de Cánilleres.

Itmo. » Barón de Vilasavá

Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

OBRAS PUBLICADAS Y EN PREPARACION

Menéndez Pelayo.—José Zahonero.—Alfonso Pérez Noya, Conde de las Navas.

Angel Guerra, etc., etc.

PRECIO: UNA PESETA

PÍDASEN 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 centimos, noticias una peseta.