

Diario de la Marina

Año XXXVIII - Número 11.636

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Miércoles 11 de Julio de 1906

CALLE DE BARBIERI, NÚM. 8.

Segunda edición

Crisis de los partidos

En menos de un año el partido liberal ha visto pasar por el Poder á tres presidentes del Consejo de ministros: los Sres. Montero Ríos, Moret y López Domínguez.

El partido conservador tuvo cuatro, en muy poco tiempo: los señores Silveira, Azcárraga, Viliaverde y Maura.

Esa divisibilidad no se había visto en todo el período de la Restauración y de la regencia, en que los señores Cánovas del Castillo y Sagasta eran los jefes únicos é indiscutibles de ambos y respectivos partidos turnantes.

Esto evidencia que la política española está en crisis, y se trata de una crisis de mucha gravedad, tanta que en ella, el factor principal es la falta de cohesión de los partidos.

Los liberales, que ahora gobiernan, y los conservadores, que gobernaron antes, se suceden en el Poder sin dejar huella de su paso. Puede decirse que desde la muerte de los señores Cánovas del Castillo y Sagasta ambos partidos no han hecho otra cosa que pasar por el Poder.

Es necesario algo más que eso, es preciso gobernar, y para ello es indispensable una cohesión firme, que solo se obtiene con una disciplina y una fe completa, no solo en las doctrinas, sino en los jefes encargados de proclamarlas y sostenerlas.

Hay demasiados prohombres en los partidos turnantes, y como todos aspiran á ser presidentes del Consejo de ministros, resulta que la autoridad moral y material, se pierde fácilmente en cada cambio ministerial.

Los ministros tienen vida muy efímera, y en cada crisis entran tres ó cuatro ministros nuevos. De ese modo aumenta en proporciones alarmantes la lista de los exministros.

Precisa pues, antes que nada, encauzar la política, y pronunciarse contra los Gobiernos relámpagos, pero es preciso que los que perduren no sean Gobiernos anodinos y de relumbro, sino verdaderos factores de progreso.

De otro modo será imposible dar estabilidad á ninguna clase de elementos de Gobierno. Si empezamos á acostumbraarnos á cambiar de Gobierno como de camisa, concluiremos por mirar con glacial indiferencia la función gubernamental.

Hay que gobernar y para ello es preciso dejar los rutinarios de partido y entrar con resolución en el camino de las innovaciones, de los radicalismos y de las reformas.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

La sublevación del «Terek». — Una reclamación. — Causas de la rebelión

Foto O.

Los tripulantes del crucero ruso «Terek» despedidos por indisciplina han formulado una reclamación ante el consul de Rusia.

En la reclamación piden que se les abonen los gastos de viaje hasta su país.

El comandante del «Terek», que ha conferenciado con el consul, se opone resueltamente á las pretensiones de los indisciplinados, alegando que estos han faltado repetidamente á las condiciones del contrato hecho en Vladivostok.

Los tripulantes, á su vez, aseguran que su actitud ha obedecido á que en el buque les daban alimentos podridos, y les obligaba á levantarse á horas intempestivas para rezar.

Dicese que el «Terek» no abandonará estas aguas hasta que venga otro buque ruso para darle escolta.

INDUSTRIAS DE MAR

La pesca de esponjas

Nada más oportuno en estos momentos, próximos á la campaña, que hablar de esponjas, es producto del mar íntimamente relacionado con la limpieza y la higiene.

La esponja es indispensable para abluciones y baños parciales, tan cómodos, tan saludables, tan gratos en el verano. Pero la esponja, como producto del mar, hay que buscarla en el mar. ¿Cómo? Es lo que vamos á decir.

La esponja se produce en las costas de Siria, en el golfo de Méjico y en el Mediterráneo. La pesca de este producto empieza en Mayo y Junio y acaba en Agosto y Septiembre.

El mejor medio de coger esponjas es sumergirse en los sitios donde existe y apoderarse de ella con la mano; pero ocurre que las que se encuentran en las aguas bajas, son las esponjas de calidad inferior, mientras que las buenas se hallan solamente á gran profundidad.

Las primeras casi pueden cogerse desde la superficie en un barquito, con ayuda de un tridente, aun cuando con notable deterioro; pero las segundas requieren que hábiles buzos descendan al fondo del mar, donde con un cuchillo especial y mucha precaución, las desprenden.

La esponja no puede entregarse al comercio tal como se obtiene del mar; hay que someterla previamente á ciertas operaciones y preparaciones cuyo objeto es privarla de las materias animales que contienen.

Su calidad se determina según la flaura de las fibras de su red esponja y de la estrechez de sus

mallas. De esta última clasificación resultan tres distintas y principales cualidades:

Finas, blancas, destinadas al tocador; finas, duras, de pequeña granulación, amarillentas, llamadas «chinosas»; gruesas, comunes, llamadas también «venerianas», que se utilizan para limpiar los pisos, los cuadros y otros usos domésticos.

Cuanto más avanzada al Norte la esponja tiene más fino y espeso el tejido. El precio de la esponja de tocador llega á un exceder de ciento y ciento veinticinco pesetas el kilogramo.

Las esponjas pueden trasplantarse, si así puede decirse. Hay dos medios de verificarlo, el primero consiste en arrancar, con ayuda de un ceteño, los grupos de roca donde se adhiere la esponja y después de colocarlos cuidadosamente en cajones agujereados, remolcarlos hasta el sitio previamente elegido. Al año siguiente se multiplica en su nueva patria.

El otro medio consiste en recoger sencillamente los gérmenes que se desprenden de estos zoofitos y transportarlos á los fondos de roca que les están reservados. — X.

SER Ó NO SER

Hay que decirlo, y repetirlo hasta la saciedad, no para que no dejen de olvidarlo los profesionales, que esos lo consideran como dogma, sino para que lo aprenda la opinión y lo sapan los profanos: si España será algo en el mundo lo habrá de ser por el mar.

Es cuestión de vida ó muerte, de ser ó no ser, «to be or not to be», y aun cuando esto es elemental el saberlo en cualquier país de Europa menos el nuestro, en España, desgraciadamente, constituye una novedad el comprenderlo.

No es del dominio público, no ya entre el vulgo sino entre las clases ilustradas, que no se explican pueda estar relacionada la vida de un país con el mar que le rodea, sobre todo, si cual aquí ocurre, el mar está tan lejos del centro.

Pero así es la verdad. País que vive de espaldas al mar, que tiene poca marina de guerra y poca desarrollada su marina mercante, es país anémico, país enfermo, y no obtendrá su completo desenvolvimiento ni en sus relaciones políticas ni en sus aspectos económicos, y comerciales, si no aprovecha las fuerzas vivificadoras del mar.

Hay que tener Marina y queremos tener Patria, y no se crea que la difusión de esta verdad obedece al predominio del interés y conveniencias de la Armada, á quien naturalmente beneficia, sino que arranca del convencimiento profundo de que España permanecerá atargada en su sueño de siglos, mientras no adopte con firmeza y tenacidad una política naval.

Lejos estamos, desgraciadamente, al menos ahora, de que semejante orientación se establezca; pero no se debe cejar por eso en la buena doctrina. Es labor épica la de insistir en ello, pero es preciso; porque al revés de lo que generalmente se cree en España, la vida entera de la Nación, su presente y su porvenir penden del mar y de la Marina.

Si ésta es débil y está mal atendida, ¿podrá extrañarse que la nación se debilita? Ejemplo perenne de virilidad y poder, fundado en el engrandecimiento marítimo nos lo dan Inglaterra, Alemania, los Estados Unidos, el Japon, Italia y Francia. ¿Por qué España ha de ser una excepción, cuando sus dilatadas costas están reclamando la satisfacción de necesidades marítimas urgentes, jamás satisfechas?

No, no es la Marina la que principalmente reclama de la opinión que se la atienda y considere, es la patria misma, es la nación, es España la que necesita que se mire al mar y se adopte una política naval, porque sin ella no se pueden resolver otros problemas interiores, ni desarrollar la riqueza pública, ni, en fin, figurar dignamente en el concierto de las naciones cultas y poderosas.

ECOS NAVALES

Las maniobras navales inglesas

Según se consigna en una correspondencia de Inglaterra, los hechos que han dado por resultado el que la escuadra «azul» se apoderara de los mares ingleses, son muy dignos de tenerse en cuenta y ponen de relieve la estrategia incomparable del almirante May. Abandonando el centro de operaciones que tenía establecido en las costas de Irlanda, con su pequeña flota de acorazados y cruceros, mandó desplegar los buques en forma de abanico, interceptando la ruta principal de navegación por el Atlántico y amenazando con hacer imposible el comercio británico á través de los mares.

Por su parte el comandante de la escuadra «roja» con un inmenso contingente de acorazados y cruceros, se encará con el enemigo, disponiéndose á romper las hostilidades; pero el almirante May no aceptó por el momento la lucha, simuló una retirada y atrajo á su adversario hacia el Sud, á lo largo de Lagos.

Una vez allí, viró hacia el canal de la Mancha, lo cual le dió ocasión de demostrar la verdad de una teoría preconizada por el propio almirante acerca de las ventajas del aceite en bruto empleado como combustible, pues, habiéndola puesto en práctica dió por resultado que sus barcos, aunque dotados nominalmente de una velocidad inferior á la de sus perseguidores, les llevaron ventaja, y May pudo hacerse dueño del canal de la Mancha, salvando con inusitada rapidez los estrechos de Douvres y burlando la vigilancia de los torpederos enemigos, hasta posesionarse del mar del Norte.

Otra ventaja reportó el empleo del aceite en bruto, y fué la del ahorro de combustible; de suerte que después de esta odisea,

se encontró con el aceite suficiente para trasladarse al Norte de Escocia y al mar de Irlanda hasta llegar de nuevo al centro de operaciones.

Del estudio de las maniobras se desprende que, para emprender una guerra naval con esperanzas de triunfo, es necesario disponer de grandes buques capaces de permanecer en acción por largo tiempo; los difetes escuadras deben componerse de unidades homogéneas, y todos los buques deben estar provistos de aparatos para la combustión de aceite.

CHASCOS

¡No hay asiento!

Los tiempos se suavizan, se dulcifican podría decirse. Antes, cuando ocurría un cambio ministerial se echaban á temblar las matronas, anas de casa, y aun las patronas, amas de huéspedes; porque los que caían era de veras, esto es, se caían con todo el equipo.

Esto de todo el equipo quería decir que caían apostados como las ranas, quedando cesantes los que estaban empleados, saliendo de las dulturas de la nómina, que también recibía el nombre de currón, para entrar en las estrecheces de la miseria.

Ahora... se pueden reír de las crisis los que viven de la política. Los que caen, lo verifican en blancos y enseguida que anuncian su propósito de dimitir, se asustan los vencedores y tiemblan como asozados.

¡Dimitir! ¡Jamás! ¿Teo nunca, como dicen los consejeros del Rey que «vabí»! Pero no sólo en la zuzuela, sino en la vida pública, hoy el dimitir es de pésimo gusto. Ya no dimitir más que la gente cursi, los otros, la gente fina y elegante, la gente fresca no dimitir ni á tres tirones.

Hay que ir suavizando no las costumbres, y por consiguiente, preciso es sacrificarse en aras del país... y de los garbanzos. Es decir, de los garbanzos precisamente, no, sino de las conveniencias públicas... y domésticas.

Los periódicos... ciertos periódicos, á decir verdad, consiguen con fruición que cesamos ya lejos de aquellas épocas de mañaniza política en que sonaba la fatídica palabra «cesantías» por todas las covachuelas del reino, en cuanto se mudaba, no ya de política, sino de ministerio dentro de una misma política y de un partido idéntico.

Esto quiere decir que el respetable gremio de cesantes está en plena disolución. ¡Ya no hay cesante! Lo que hay es... muchos pretendientes; cada vez más; pero pierden el tiempo ¡todo está ocupado!

Con las gangas que otros llaman brevas del presupuesto, ocurre lo que con ciertos tranvías. Los tontos esperan en el lugar de parada á que los descubran el carruaje que llegará, y se encuentran después con la desagradable novedad de que estos no desocupan. Los listos toman por asalto el tranvía cincuenta ó sesenta metros antes de llegar al punto «terminus...» y el que venga atrás que arree.

Lo propio ocurre con los cargos públicos. ¡Todos están ocupados! Los viajeros ó los políticos de buena fe no encuentran asiento y tienen que renunciar al viaje ó emprender á caminata. ¡A pie. No hay cesantes, no hay dimitisiones, no hay currón, no hay credenciales, esto es, no hay asiento en el tranvía ministerial. ¡No se baja nadie! Y es claro, como no se baja nadie, tampoco nadie puede subir, salvo el viajero listo ó loco, que asaltó el carruaje cincuenta ó sesenta metros antes.

Abel Smart.

MARINOS ILUSTRES

Tomaseo y Pavía (Don Juan de)

JEFE DE ESCUADRA

Nació en Alicante el año de 1729, hijo de D. Juan, sargento mayor del regimiento de Infantería de Córdoba y de doña María Magdalena. A los catorce años sentó plaza de guardia marina en Cádiz el 3 de Agosto de 1741. Una vez cursados sus estudios en la Academia, embarcó el año 44 en la Escuadra del mando del marqués de la Victoria, en la que practicó sus primeras campañas de mar y el 6 de Marzo de 1748, embarcó en el navío «Oriente» de la división del jefe de Escuadra D. Ignacio Dantoville, segundo comandante de la que regia D. Francisco Liano, con la que salió á la mar escoltando los navíos de azogue del cargo de D. Juan Egüés, regresando á Cádiz el 8 de Abril que pasó á la Academia.

Asendió á alférez de fragata en la promoción del 20 de Noviembre de 1749, pasando á prestar sus servicios á los Batallones de Marina del Departamento de Cádiz, siendo promovido á Alférez de navío al poco tiempo y nombrado teniente de la segunda Compañía del cuarto Batallón.

Fué promovido á Teniente de fragata el 14 de Octubre de 1752, siendo destinado al Departamento de Cartagena de ayudante de aquella Mayoría general que sirvió hasta el 29 de Marzo de 1754, que promovido á Teniente de navío fué destinado de Ayudante de la Mayoría general del Departamento de Cádiz en donde se presentó el 24 de Octubre, porque desde 1.º de Julio desempeñaba en aquel Departamento las funciones de Mayor general por ausencia del propietario el Capitán de fragata D. Manuel de Bustamante.

Embarcó en la fragata «Industria» el 5 de Octubre de 1755, transbordando á la nombrada «Liebre» el 1.º de Septiembre de 1756.

El 25 de Abril de 1757, tomó posesión del mando de la fragata «Júpiter», que desempeñó hasta el 7 de Mayo siguiente, por haber sido nombrado mayor general de la Escuadra del mando del teniente general D. Andrés Reggio, embarcando para ejercer dicho cargo en el navío «Rayo» de la insignia, en cuyo cargo cesó el 23 de Octubre de 1758 y desembarcó.

El 24 de Agosto de 1759, embarcó en el navío «Fénix», capitana de la Escuadra del mando del Gobernador General de la Armada, marqués de la Victoria. Salió para Car-

tagena, como ayudante de la mayoría general de dicha Armada, se trasladó á Nápoles á donde embarcó á SS. MM., que felizmente llegaron á Barcelona, regresando á Cádiz desembarcó el 30 de Noviembre del mismo año.

Embarcó de Mayor de Órdenes de la flota del cargo del teniente general D. Carlos Reggio en el navío «España» el 23 de Abril de 1760 y con la que hizo viajes á Veracruz y la Habana, desembarcando en Cádiz el 30 de Septiembre de 1761, encontrándose á su llegada promovido al empleo de Capitán de fragata por Real patente de 13 de Julio de 1760.

Por Real orden de 27 de Noviembre de 1761, fué destinado al Departamento de Ferrol.

Desde esta fecha hasta el año de 1775, desempeñó varias comisiones y destinos, hizo expediciones y entre ellas la del corso en el Mediterráneo con el navío de su mando «San Pablo» y ascendió á Capitán de navío.

Por Real patente de 22 de Enero de 1775, fué promovido á brigadier y por otra de 6 de Marzo del mismo año, le confirió S. M. el empleo de Mayor General de la Armada en atención á sus méritos y servicios, inteligencia y conducta tomando posesión de su cargo el 11 de Mayo que llegó procedente de Ferrol embarcado de transporte en la fragata «Margarita».

Dados los extraordinarios méritos y servicios de este jefe, S. M., por su Real orden dada en San Idelfonso el 23 de Septiembre de 1777 le concedió por gracia particular cancelarle la deuda de 29.702 reales que tenía con la Hacienda á consecuencia de los gastos extraordinarios que tuvo que hacer en las diversas comisiones de mar que había desempeñado.

Embarcó en el navío «Santa Isabel» para ejercer de Mayor general de la Escuadra del mando del teniente general D. Luis de Córdoba, el 1.º de Marzo de 1778.

Promovido á jefe de Escuadra el 24 de Abril de 1779, continuó en la Escuadra ejerciendo su empleo hasta 1.º de Febrero de 1780 que destinado de General subalterno de la propia Escuadra por Real orden de 22 de Febrero del mismo año arboló su insignia el 4 de Marzo saliendo para la América Septentrional con el cargo de segundo Jefe de la del mando de D. José Solano operó con ella sobre las costas de la Florida contra los ingleses, asistiendo á la toma de Pascualog, conquistas de aquellas provincias, siendo recompensado por sus servicios en estas campañas con la encomienda de Balagá y Algarva de la orden de Calatrava. Arbolando su insignia en el navío «San Nicolás», llegó á Cádiz desembarcando el 31 de Julio de 1783, quedando en el Departamento para prestar los servicios de su clase.

Por Real orden de 16 de Junio de 1785 le concedió S. M. su Real permiso para residir todo el tiempo que necesitara para restablecer su salud en la villa de Puerto Real en el paraje que considerase más á propósito.

Falleció de enfermedad natural el 7 de Agosto de 1786 en la villa de Puerto Real.

CAMILO RIQUEUR Y ZABECOE

EXTRANJERO

COMLOT CONTRA EL KAISER

La policía alemana continúa las pesquisas para comprobar si efectivamente el anarquista Rosenberg, detenido recientemente en Altona, preparaba un atentado contra el Kaiser.

La policía cree peligroso, y partidario de la propaganda por el hecho.

Parece que, interrogado por el juez que instruye la causa, no negó las intenciones que se le atribuyen, confirmando con cinismo el estúpido.

La policía cree firmemente que ha evitado, prendiendo á Rosenberg, una verdadera catástrofe.

Las noticias que llegan de Sygner son muy comprometedoras para el preso.

Este ha sido trasladado á la cárcel de Altona. La policía encargada de la seguridad del Kaiser báilase en constante comunicación cablegráfica con la americana.

EL VERANO DE LOS REYES

El Rey Eduardo, irá á Marienbad en Agosto próximo.

Llegará el día 11.

Seguramente se encontrará con el Príncipe Fernando de Bulgaria.

Los soberanos rusos irán en Septiembre á Capuchino para asistir á una reunión de familia.

El Emperador Francisco José dará el jueves en la noche una comida íntima en honor de la ex-Emperatriz Eugenia, la cual marchará á París el sábado.

LA SITUACION EN RUSIA

Telegrafían de San Petersburgo que el Gobierno se manifiesta muy preocupado en vista del nuevo aspecto que toman los disturbios agrarios.

Los aldeanos enseñados por numerosos agitadores, comienzan á emplear la táctica obrera.

Apreciando la fuerza de la huelga y del boicott recurren á estos medios para lograr sus aspiraciones.

Las asociaciones campesinas se extienden por todo el Imperio, habiendo empezado á constituir federaciones provinciales potentes.

Aprovechándose de ello los socialistas, hasta ahora mirados con hostilidad por la población rural, se van haciendo dueños del movimiento, convirtiéndose en sus guilardos y caudillos.

Preparándose en toda Rusia una insurrección formidable, pues los agitadores aconsejan á los aldeanos la violencia, como manera única de conseguir cuanto anhelan.

Considerase terminada la huelga de marineros del mar Negro.

En vista de que los «esquiro» contratados hacían el servicio «rojo y malo», los armadores han accedido á todas las pretensiones de los huelguistas.

Estos comienzan á presentarse á bordo de sus buques respectivos.

El consejo de guerra ha absuelto al almirante Rodjevsky.

El mismo consejo ha impuesto la pena de muerte á cuatro oficiales, siéndoles permutada la pena.

PRESIDENTE ASESINADO

Un telegrama de Buenos Aires comunica que el presidente de la República del Brasil ha sido asesinado.

Los revolucionarios lograron entrar en la capital, dedicándose á infinitos atropellos durante los cuales se produjo la muerte de Matto Grosso. Los revolucionarios son dueños de la ciudad.

EL PROTOCOLO DE ALGECIRAS

Según autorizados informes de Tánger las negociaciones relativas á la firma del protocolo de Algeciras, tropezaron ante todo con la oposición del partido religioso, de los notables y de los visires.

El sultán demostró gran coudescendencia y amplitud de miras, pidiendo á numerosas personas explicaciones sobre el asunto que se les había sometido.

Dióse cuenta de la importancia de las reformas que habrá que hacer para el bien del país y firmó el protocolo sin modificarlo.

El sultán comprende la necesidad de hacer reformas inmediatas.

Como sabe que encontrará oposición, las introducirá gradualmente, empleando la influencia espiritual como jefe de la religión y como sultán.

Las negociaciones duraron diez días.

REFORMA DEL DERECHO ECONOMICO

La Comisión nombrada por el Papa para estudiar y preparar la reforma del Derecho canónico, tiene muy adelantados los trabajos.

Los puntos principales son la reforma del derecho matrimonial, armonizándolo con los Códigos civiles de los diversos Estados modernos, y la del sistema tradicional seguido en los concilios para los casos de elección de Papa.

También se tratará de la reducción y reorganización de las Congregaciones romanas.

La reforma de los reglamentos para el régimen interior de los seminarios y el aumento y extensión de poderes para los párrocos y obispos.

LOS JAPON-SES EN COREA

Telegrafían de Tokio que los japoneses prosiguen la organización de sus guarniciones en Corea.

Han llegado á Chemulpo los acorazados japoneses «Hamara», «Kinoshima» é «Itukushima».

El marqués de Ito ha recibido valiosos regalos del Emperador de Corea.

Itto piensa introducir grandes reformas en la Administración del Imperio coreano.

El derecho de abanderamiento

II

En el negocio marítimo entran dos elementos principales, que son el naviero y el constructor, cuyos intereses parecen antagónicos en casi todas las naciones, excepción hecha del Reino Unido, en el que la industria de la construcción naval alcanza un nivel tan alto de perfección y economía, que no tiene que temer la competencia de ningún país extranjero. Pero en las otras naciones, y particularmente en aquellas que, como España, la construcción naval está poco menos que en mantillas, el constructor pide protección para poder desarrollar su industria, y una de las medidas adoptadas para conseguirlo es la prohibición absoluta de conceder el pabellón nacional á la construcción extranjera, como resulta en los Estados Unidos, ó imponer crecidos derechos de abanderamiento, á fin de que resulte indirectamente un margen protector para la construcción nacional.

El primer elemento de la Marina mercante es el buque, y es bien claro que sin este instrumento de transporte marítimo no hay Marina; por consiguiente, interesa que haya buques, sea cualquiera su procedencia, desde el momento que existe la necesidad de una Marina mercante para cumplir las exigencias comerciales de la nación.

Si hay facilidad de adquirir buques á un precio económico, de manera que el naviero pueda competir con el pabellón extranjero, entonces acudirá dinero al negocio marítimo y habrá navieros; pero si el buque resulta para el naviero español á un precio superior al que resulta para el naviero extranjero, en este caso el dinero se retraerá del negocio marítimo y acudirá á otras explotaciones que le ofrezcan mayor interés.

En una nación como, por ejemplo, Inglaterra, en que las industrias navales han adquirido su máximo grado de perfección y economía, este problema no ofrece ninguna dificultad, ó mejor dicho, no hay problema que resolver, pues el naviero compra en el mercado nacional el buque que necesita, en la seguridad que á ningún naviero extranjero le resultará la tonelada de construcción á un precio menor por igualdad de clase. Pero en una nación como España, donde, en realidad de verdad, no existe la industria de construcciones navales (entiéndase que sólo me refiero á los buques de la Marina moderna), el problema no es de tan fácil solución. En efecto, dadas las condiciones actuales del mercado de los fletes, que han llegado á un límite tan bajo, como nunca se había visto, motivado por un grande exceso de material flotante, el naviero español se encuéntra en el caso de apurar todas las economías para que sus buques no liquiden con el signo negativo; pues en todos los puertos del globo la bandera inglesa y la bandera noruega disputan los más míseros fletes.

Cuando hay negocio marítimo, el naviero no se queja, y aunque mucho le duele, paga los tributos, puesto que hay suficiente margen de beneficios; así resulta que cuando la guerra sabáfrica, durante cuyo tiempo reinó una magnífica constelación de altos fletes, los navieros de Bilbao y otros puertos de la costa cantábrica compraron más de cien buques de vapor trasatlánticos, pagando el impuesto de abanderamiento y derechos reales sin protesta de ninguna clase; pero, por desgracia, hace ya algún tiempo que ha cambiado la decoración, estando en pleno período de las vacas flacas,

y he aquí por qué el naviero español, como he dicho antes, alambica to os los gastos, cuenta los céntimos y resulta que no puede cargar el precio del buque con el impuesto de abanderamiento, que representa una importante parte alicuota del valor de aquél.

Hay que considerar que el buque español tiene los impuestos muy cargados respecto del pabellón extranjero, y así la competencia es poco menos que imposible. Según una estadística, sacada de un anuario marítimo inglés, refiriéndose á un buque de vapor de 2.500 á 3.000 toneladas, la nómina anual de la tripulación resulta para un buque americano de 83.000 francos; para un buque inglés ó español, 51.000 francos; para un buque alemán, 40.000 francos, y para un buque sueco ó noruego ruso, italiano austriaco, portugués y griego, de 28 á 32.000 francos. (No consta el pabellón francés, que supongo que en el concepto que tratamos es aproximadamente igual al buque alemán.)

La navegación española satisface, además, amén de otras muchas cargas, no menos pesadas, el impuesto establecido en el artículo 317 de la Ley del timbre, que es el 2 por 1.000 sobre el capital social, por el concepto de continuación de Sociedad, que también se extiende á la compra de cada barco; el 1 por 1.000 por derecho de timbre de la negociación de las acciones y abligaciones de las Compañías navieras; el 7 por 100 sobre las utilidades obtenidas por las Compañías anónimas dedicadas á la navegación; el 3 por 100 sobre los dividendos de las acciones de las compañías navieras; otro 3 por 100 de las primeras de amortización de las obligaciones, y el 2 por 100 sobre el valor del barco en la adquisición de éste en el extranjero, por derechos reales. El Arancel que están actualmente en discusión se ñala como derecho de abanderamiento para buques de hierro ó acero y de construcción mixta, para cargar de mercancías, móviles por propulsores, actuados por máquinas instaladas á bordo, 17 pesetas la tonelada de arqueo; buques de iguales condiciones para carga y pasaje, 20 pesetas; buques para sólo pasaje, 25 pesetas; buques de hierro ó acero, sin motor interior, 15 pesetas, y buques de madera, 25 ó 20 pesetas, según sean de vapor ó de vela. Estos derechos tienen que pagarse en oro.

Las naciones pobres, como España, no pueden comprar para su Marina mercante buques nuevos, sino que han de recurrir al mercado extranjero en busca de gungas, como se dice vulgarmente; y así resulta que nuestra Marina se compone, en su gran parte, de ferro-vechillo, como dicen los italianos, y a gracias; de lo cual resulta que el impuesto de abanderamiento significa en muchos buques del 6 al 10 por 100 de su valor de compra, y este es uno de los motivos por que muchos navieros de nuestra Patria izan en sus buques comprados nuevamente el pabellón de una potencia extranjera que no exija derechos de abanderamiento, y donde los impuestos de navegación sean menores que los exigidos á la bandera española.

Todos sabemos el crecido tonelaje que navega con pabellón extranjero, perteneciendo al comercio español. En Alemania, Argentina, Uruguay, Honduras, Suecia, Noruega, Bélgica y otras Repúblicas de América no existe el derecho de abanderamiento, y además hay libertad completa para el embarque de la tripulación; en Francia se pagan de dos á cinco francos por tonelada de arqueo, y los oficiales y tres cuartos del resto de la tripulación han de ser nacionales; en Italia no hay derecho de abanderamiento, pero el capitán y los dos tercios de la tripulación han de ser italianos; en Austria Hungría se pagan crecidos derechos de abanderamiento, como en España; en Holanda se paga el 1 por 100 ad valorem por impuesto de bandera; en Dinamarca, el 3 por 100, y en Turquía, el 8 por 100; en Rusia los derechos de abanderamiento son muy crecidos.

Por lo anteriormente dicho, se comprende que al naviero español le es ventajoso poner su buque bajo uno de los pabellones en que hay libertad de introducción y de composición del equipaje; pues no tan solamente no paga el derecho de abanderamiento, sino que embarca en su buque oficiales y marineros españoles de su completa confianza, y tiene todos los pagos de consuelo incomparablemente más bajos que si el buque fuera español.

Como dice el refrán «para muestra basta un botón»: la conocida firma naviera N. Mir y Compañía, de Barcelona, compró, hace pocos meses, una fragata de hierro, de toneladas 1.200, en Hamburgo, abanderando-

la en el consulado del Uruguay en aquel puerto, y pagando por toda clase de derechos de abanderamiento 12 marcos (15 pesetas oro), y el consuel español, sólo por visar la patente de sanidad, para que el buque pudiera hacer escala en Vigo, cobró 40 marcos. No hay necesidad de hacer comentarios.

Precisamente en estos momentos los navieros de Barcelona protestan contra una disposición del Municipio, que les obliga á pagar un crecido impuesto de consumo por las provisiones de boca que se embarcan, cuando se han pagado ya al entrar en almacén, y luego también se cobra el mismo impuesto por la nota de rancho sobrante al rendir viaje.

En nuestra desventurada Patria, que pretende ser marítima, y hace todo lo contrario para conseguirlo, se tira derecho por la Administración contra todo lo que huele á cosa de mar, y particularmente los dependientes de la Hacienda parece que van en cada buque un enemigo de la Patria y en cada buque un depósito de contrabando, siendo tal el rigorismo del reglamento de Aduanas, que tiene atemorizados á marineros y navieros. ¿Puede verse nada más ridículo que la línea de Carabineros, paseándose, fusil al brazo por los muelles de nuestros puertos comerciales, como si se temiera el desembarque de algún enemigo?

Este problema que tratamos, tan desagradable para nuestra dignidad comercial, está en vísperas de tomar peor cariz, pues las Repúblicas americanas, que hasta ahora han consentido la libertad de tripulación, tratan ya de poner cortapisas, exigiendo, cuando menos, una parte de tripulación nacional; así lo han dispuesto ya Chile y Méjico, que obligan á llevar un tercio de la tripulación de la nacionalidad respectiva, y, además, la segunda de estas Repúblicas exige que el capitán y un piloto sean nacionales. La República de Honduras ha dispuesto que para abanderarse los buques tengan que ir forzosamente á un puerto de aquella República, y es del dominio de todos los que se dedican al estudio del movimiento marítimo mundial, que Inglaterra sigue el mismo camino de proteger la marinería suya, y poner resistencias legales al embarque de extranjeros en sus buques. Con lo cual resulta que cuando el naviero español no pueda abanderar su buque en alguna de las naciones en cuya legislación ó rige la libertad de tripulación, no por esto dejará de abanderarlo fuera de España y emborcará tripulación extranjera, desembarcando á nuestros infelices pilotos, maquinistas y marineros, que tendrán que recurrir, para no morir de hambre, á nacionalizarse ellos también en el extranjero ó á dedicarse á otra industria diferente de la marítima. Esto, que quizá parece de poca importancia á muchos de nuestros políticos, yo entiendo que es de una gravedad inmensa, pues concluirá con la poca gente de mar que nos queda.

JOSÉ RICART Y GIRALT
(De la Revista General de Marina).

Desde San Fernando
Noticias de Marina. -Del Departamento Desembarcado del «Hernán Cortés» se presentó el séfrez de navío D. Francisco Bernal quedando destinado en el Arsenal.

—Se ha dispuesto que el 9 de Agosto próximo se encarge de la segunda Comandancia de Marina de Tenerife el teniente de navío de primera don Julio Pérez Perera.

—Al «Bazán» se noticia R. O. que destina como agregado á la Comandancia de Marina de Santander, al séfrez de navío D. Juan Villegas.

—Para Centro Urdiales ha sido pasaportado el teniente de navío de 1.ª D. Oton Sánchez Vizcaino y Gijón.

—Al intendente se remite instancia del capitán de fragata D. Francisco Rapallo, en suplida de abono de cantidades.

—Al subsecretario del ministerio se remite instancia del segundo practicante D. José Olivera solicitando abono de quebranto de moneda el tiempo que estuvo en China.

Movimiento de buques
A las dos y media de la tarde de hoy fundó en los caños del Arsenal el cañonero de primera clase «Infanta Isabela» y el «Ensenada», que trajó á remolque desde Cartagena, en cuyo Arsenal de ó al «Eulalia».

Salto el «Infanta» de Cartagena á las cinco de la tarde del día 7 haciendo un viaje muy feliz. En su viaje de ida tuvo averías en las calderas número 1 y 4, que se repararon, las de la primera con los recursos de á bordo, dejando la segunda como depósito de agua.

El viaje hizo á presión de régimen y solo con las tres calderas, navegando de siete á ocho millas hasta esta madrugada, que al remontar la punta «Cárner», encontró viento Levante, que aprovechó para largar el velamen.

Como ya dignos oportunamente, el «Ensenada» sufrirá en la Carraca obras para destinarlo á la Brigada Torpedista, y en las cuales se invertirán seguramente unos ocho meses.

de fisonomía, se puso á observar los movimientos de la «Druid». Tranquilo por este lado, invitó al recién llegado á que lo siguiera y bajó á su cámara, dando tiempo á Wycherly para que pudiera saciar algún tanto la avida curiosidad de los oficiales. Atwood, observador atento de lo que pasaba, reparó que de todos los presentes, solo Mr. Greenly parecía indiferente á la naturaleza de la omisión que podría traer el recién llegado, quizás por lo mismo que debía tener más derecho que los demás á hacer preguntas.

—¿Habeis entrado á bordo, Sir Wycherly Wychembe de una manera rara y extraordinaria—dijo el vicealmirante con alguna severidad, cuando se encontró en su cámara á solas con el oficial de Marina.

—Ha sido idea de Mr. Blewet, señor, y en rea ídad no se ofrécia otro medio, pues que el resultado y la naturaleza de la comunicación de que soy portador escusan suficientemente el medio empleado.

LOS REPUBLICANOS

Reunidos anoche en casa del Sr. Salmorón los Sres. Labra, Azcarate, Muro, Melquíades Alvarez, Lamm, Menéndez Pallarés, Catalina, Mareno, Pi y Suarga, Nogués y Morote, continuaron analizando las cuestiones políticas suscitadas con motivo de las últimas crisis, y por acuerdo unánime declaran que emprenderán una campaña enoaminada:

1.º A puntualizar la conducta que observará el partido republicano respecto de cualquier Gobierno que realice la reforma constitucional en lo relativo á la libertad de cultos y á la organización del Senado, debiendo advertir que no considerará como partido liberal al que no incorpore á su programa y acción los puntos de reforma consignados ya en su bandera por el ministerio pasado.

2.º A sostener y demostrar cómo esas reformas son tan sólo una parte de los principios que informaron la Constitución de 1890 y la conducta de los partidos liberales de entonces.

3.º A afirmar que son tan firmes sus convencimientos, que si mañana se sustituyese la Constitución vigente por la de 1869, el partido republicano continuará manteniendo la integridad de sus doctrinas y la urgencia de sus soluciones.

4.º A convenir á todo el mundo de que las cuestiones de libertad de cultos, matrimonio civil, neutralidad, de los cementerios, laicismo de la enseñanza, no son cuestiones religiosas, sino jurídicas y políticas, como se revela de modo manifiesto en el hecho de ser necesario que las resuelva únicamente la potestad del Estado, sin intervención alguna de la Iglesia.

5.º A extender más y más su propaganda; pues reconociendo la importancia y trascendencia de los problemas planteados, los senadores y diputados se ocuparán del problema de la enseñanza, del social, del regionalismo de las cuestiones económicas que tanto preocupan al país, como, por ejemplo, los Tratados de Comercio y de las que interesan á la reconstitución del Ejército y la Marina.

LA COMPETENCIA MERCANTIL EN EL MEDITERRÁNEO

Un hecho, en el que conviene poner cuidado por la trascendencia que tiene y la que puede adquirir andando el tiempo, es la persistencia del Imperio alemán para crear una corriente mercantil á beneficio de su pabellón. Alemania no es propietaria de ningún puerto del Mediterráneo; el mar que parecía destinado á ser patrimonio de las potencias ribereñas, y aspira á conquistarlo. La cuestión marroquí pareció, por un momento, brindarle una coyuntura favorable; las combinaciones de la política internacional derrumbaron, al menos momentáneamente, el castillo de esperanzas levantado en alas de la fantasía, y habrá de esperar otra ocasión.

Entre tanto, y para ir consiguiendo terreno, ha decidido ampliar los viajes de sus buques mercantes por aquel mar y crear nuevos servicios en condiciones que le permitan atraer bajo su pabellón una parte de la corriente de transportes, ya de viajeros, ya de mercancías, entre países europeos y entre Europa y Africa. La última combinación es un servicio que empezará á funcionar, si ya no lo hace, entre Alicante y los puertos argelinos.

Los navieros españoles harán bien en estudiar la situación que está llamada á crearles, en plazo no lejano, la intervención de la Marina germánica en el recorrido del Mediterráneo.

DESDE WASHINGTON

15 de Junio.

¿Qué es esto? ¿Vamos á presentar la segunda encarnación de Mr. Bryan? Esto caudillo demócrata ha sido dos veces candidato á la presidencia de los Estados Unidos; y las dos, derrotado. En la última elección, su partido le dió de mano para proclamar á Mr. Parker, hombre judicial y juicioso pero sin empuje. Ahora, en seis Estados, que son Arkansas, Indiana, Yowa, Missouri, Ohio y Dakota Sur, los demócratas han declarado que propondrán la candidatura de Mr. Bryan para el período presidencial que comenzará en 1908.

Ayer, Mr. Bryon estaba en Carlsbad,

Bohemia, á donde suelen ir á carenarse el hígado muchas personas de alto copete. El posible candidato viene dando la vuelta al mundo, y por esto *El Sun* de Nueva York, que es alegre de suyo, le llama el «circumnavegador». Mr. Bryan ha estado en el Japón, en Filipinas, en China, en el Egipto, etétera, y ha contado sus impresiones en la prensa. Ha habido de todo en esas impresiones; cosas casi nuevas y estimables, cosas que parecen copiadas de las guías de viajeros, cosas que, acaso sean chismes de intérpretes de hotel. La publicación de este «stuff» no ha perjudicado á su autor, pues le ha servido de anuncio para que el pueblo americano no lo olvidara, como tampoco ha perjudicado á su ambición legítima—porque es hombre inteligente, probo y de nobles sentimientos—su conducta política desde que Mr. Mac Kinley lo derrotó por segunda vez, en la elección presidencial.

Y tan no le ha perjudicado, que, como llevo dicho, que así como siete ciudades de Grecia se disputaron el honor de haber sido la cuna de Homero, así, aquí, seis Estados se han apresurado á apuntarse en favor de Mr. Bryan para presidente. Lo peregrino del caso es que en Washington al estado mayor del partido demócrático parece bien esta candidatura por lo que tiene de conservadora. Quien conozca algo la política americana se echará á reír. ¡Mr. Bryan conservador! Hace unos cuantos años, cuando abogaba por la acuñación limitada de plata, era un Autócrata para la gente de orden y de capital.

Ha pasado el tiempo, y Mr. Bryan, que estaba en la izquierda, está ahora en la derecha sin haberse movido; fenómeno político que se da algunas veces. La que se ha movido es la izquierda. «No hay nadi—decía Mr. Thiers—que no sea un reaccionario para alguien.» Cuando Mr. Mc. Kinley fué reelegido presidente, derrotando á mister Bryan, el peligro izquierdista radical era el platismo, representado por Mr. Bryan. Hoy el peligro es el socialismo, y quien lo representa dentro del partido demócrático es Mr. Hearst; y como Mr. Bryan se ha declarado antisocialista, ha pasado á la categoría de derechista. Muchos demócratas lo quieren por que es Bryan; y otros muchos por que no es Hearst.

Y no es que Mr. Bryan no haya hecho también sus pinitos socialistas. Sucede con algunas ideas como con las monas. Hay individuos que, al ver un retrato suyo de veinte años antes, exclama: ¡Parece! mantira, que yo me haya puesto esa corbata y llevado ese sombrero! Pues se la puso y lo llevó; como tantos otros; como casi todos. Para no seguir las modas políticas—y también las de la indumentaria—ó hay que estar fuera del mundo ó hay que tener una fuerte dosis de independencia en la mente y en el carácter.

Pero, en lo de seguir la moda hay grados. No todos los humanos aceptan el figurín íntegro, muchos tiran la línea por alguna parte. Mr. Bryan la tiró por esto: que cada uno de los estados federales se apodera de los ferrocarriles de su territorio. No es correrse demasiado, cuando se considera que en Prusia las ferrovías, han sido desde hace largos años, propiedad del Estado y que en Italia lo son de pocos años acá. Cuanto á Mr. Hearst, no se pueda, á punto fijo, decir por donde tira la línea. Pone en su programa todo lo que le pesca votos; si aquí hubiera un movimiento en pro de la poligamia, Mr. Hearst se lo anexaría. ¿Qué más le dá? Es un agitador de la escuela del arte por el arte; si no tuviera dinero, haría política para captárselo, y sería más prudente; como es millonario, hace política «for the fun of the thing», como se dice aquí para extraer de ella toda la cantidad de diversión que contiene.

Comperado con un suje ó tan aleatorio y peligroso, no es maravilla que Mr. Bryan, el demoleador de ayer, parezca hoy un hombre de Estado á la gente sesuda del partido demócrático. Como ya el tema del platismo, está enterrado, á los capitalistas no los alarmaría la entrada de Mr. Bryan en la Presidencia; y hasta se ha publicado—detalle sabroso—que á algunos «intereses especiales» los inspira más confianza que Mr. Roosevelt por dos razones; primera: el carácter. Mr. Roosevelt es impulsivo y Mr. Bryan un reflexivo. Yo creo que el actual Presidente es impulsivo con su cuenta y con razón; pero, en fin, estoy exponiendo y no discutiendo. La segunda razón es que ven mayores garantías de seguridad en un radical que se modera que en un conservador con intermitencias anticapitalistas; el radical es como un joven que sienta la cabeza y el conservador es como un hombre que con los años se vuelve calavera.

Otro factor que da fuerza á la candidatura de Mr. Bryan, es, que si los republicanos no le oponen á éste el Presidente Roosevelt ó Mr. Taft,—y ninguno de los dos irá á la pelea,—estarán bastante mal de candidato. Cuantan con el Senador La Follette, ex-gobernador de Wisconsin, estrella nueva en el cielo de la política. Se esperan de Mr. La Follette, grandes cosas; pero es un hombre del Este y al partido republicano lo «controlan» los caciques del Oeste; y es un hombre del Este, que aún no ha crecido lo bastante para ser una «figura nacional.»

X. Y. Z.

La Junta central de transportes militares

Por Real decreto del Ministerio de la Guerra ha sido reorganizada la Junta central de transportes militares en la siguiente forma:

Artículo 1.º La Junta central de transportes militares, á que se refieren el artículo 12 del Reglamento de 24 de Marzo de 1891 y el 35 del Real decreto de 9 de Diciembre de 1904, se constituirá con vocales civiles y militares, bajo la presidencia del general segundo jefe del Estado Mayor Central del Ejército.

Art. 2.º Serán vocales civiles de ella un representante del Ministerio de Fomento y tres designados por las Compañías ferroviarias, convenidas para la observancia de dicho Reglamento.

Art. 3.º Serán vocales militares el general de brigada del Estado Mayor Central, el coronel de Estado Mayor jefe del negociado de operaciones de la primera sección de este organismo, el coronel de Artillería jefe de la sección de material y abastecimiento del mismo centro, el coronel de Ingenieros jefe en éste del negociado de Comunicaciones, el subteniente militar jefe del negociado de servicios administrativos de dicha primera sección, el jefe de la Armada designado al efecto por el ministerio de Marina y el teniente coronel de Estado Mayor jefe del negociado de transportes militares en la repetida sección primera.

Art. 4.º Este último jefe ejercerá á la vez las funciones de secretario de la junta.

LA REAL FAMILIA

El martes de la semana próxima saldrá de esta corte, para San Sebastián, S. M. la Reina dona María Cristina, acompañada de los Infantes dona María Teresa y don Fernando.

SS. MM. el Rey y la Reina se proponen encontrarse en San Sebastián el día 21 del corriente, cumpleaños de su augusta madre, la Reina dona María Cristina.

Es probable que el 2 de Agosto salgan para Inglaterra el Rey y su augusta esposa, y que al regresar á España desembarquen en Ferrol, visitando luego Coruña y otras poblaciones de Galicia.

CUENTO

El primer día

—Al mismo tiempo me traerás también un cigarro puro.

Y Papalou, al quedarse solo, oyó dar la una en el reloj de la alcaldía de Batignolles. El buen hombre se frotó las manos, pensando:

—A estas horas estaba yo en la plaza Clichy.

Papalou era un pobre viejo, cual calvo, con el bigote caído, las mejillas encendidas y la frente vulgar y arqueada. Deseaba que su mujer volviese pronto con el tarro de oiguo y el cigarro. Al fin llegó la compañera del anciano, el cual saboreando el precioso líquido, exclamó:

—¡Delicioso oiguo! ¿Dónde lo has comprado?

—En la tienda, como de costumbre.

—¿Y el cigarro?

—En el estanco de la esquina.

—¿No quieres un trago?

—No; guardáremos lo que sobre para que te lo bebás esta tarde.

—¡Vasas, mujer! ¿Ya sabes que hoy es el primer día de mi jubilación!

La vieja accedió enseguida á los deseos de su marido y tomó un sorbo de oiguo.

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS
POR
J. FENIMORE COOPER

que pusiese el timonel de arribada, lo cual fué ejecutado inmediatamente, abriéndose en consecuencia la proa de la «Druid» en un momento, ciento ó más pies. Entretanto, el «Plantagonet», se iba adelantando, y cuando se había separado cosa de un cable, la fragata orzó de nuevo, quedando algo á sotavento y en el intermedio del «Plantagonet» y su matalote de popa como en expectativa de órdenes ulteriores.

Sir Gervasio no solía demostrar sorpresa por los mil incidentes que ocurren en el servicio. Devolvió el saludo á Wycherly con frialdad, y luego sin afectación ni cambio

que el «Druid» ha rendido su palo de trinquete al forzar de vela para alcanzarlos, y que no hemos perdido un momento desde que el almirante Bluewater nos dió sus instrucciones.

—¿De modo que os hallabais á bordo del «César»?—preguntó Sir Gervasio muy suavizado al ver el celo por el servicio que demostraba un joven como Wycherly, que podía disfrutar las comodidades de su casa.—¿Os habeis separado de él con esta carta?

—Sí, señor, por orden del almirante Bluewater.

—¿Y en la «Druid» os habeis embarcado en batelón, ó reservais ese medio para el comandante generel?

—Me separé del costado del «César» en un bote, señor; pero aunque estaba bastante cerca de la costa y no se dejaban sentir (ni con mucho) tanto como aquí la mar y el viento, por poco nos vamos á pique.

—Si sois americano legítimo, no os habríais ahogado—repuso Sir Gervasio riendo—vuestros compatriotas nadan como el corcho... Permitted que lea lo que dice el almirante Bluewater.

Sir Gervasio había recibido á Wycherly en la cámara principal cerca de la mesa que estaba fija en el centro, y se hubiera visto muy perplejo para decir por qué pasó á la

que él llamaba su «binete», invitando al oficial á que se sentase. El gabinete estaba situado entre los dos compartimientos de popa y era un lindo aposento, adornado con una elegancia que hubiera causado admiración en una morada más permanente. Allí se retiraba el vicealmirante cuando quería reflexionar con toda libertad; y como tenía ciertas sospechas de que la carta se referiría probablemente á las secretas opiniones políticas del contralmirante, se concentró en sí mismo y dejó pasar un minuto largo antes de decidirse á romper el sobrescrito. Desechando, sin embargo, su vacilación como poco varonil, rompió el sello y leyó el contenido de la carta que estaba concebida en los siguientes términos:

«Querido Oakes: Después de nuestra separación, me he visto acometido por dudas y recelos acerca del camino que el deber me obliga á seguir en estos críticos momentos. Un hombre, un corazón, una sola voz, puede decidir sobre el destino de Inglaterra. En tales circunstancias, es preciso escuchar la voz de la conciencia y tratar de preveer los resultados de las resoluciones tomadas. En el Oeste hay agentes confidenciales; he visto uno de ellos, y por lo que me ha confiado, entiendo que se cuenta conmigo y con los movimientos de Mr. Verrillín, más de lo

que yo pudiera imaginar. Evitad el combate aunque me creais cerca para sosteneros, ó al menos aguardad á tener noticias más positivas ó á que nos encontremos. Tanto me pesa sacar la espada contra mi legítimo soberano, como abandonar á mi amigo. Por Dios os pido que obreis con prudencia y contad con que nos veremos antes de veinticuatro horas.

«Me aguardaré bien al Este para caer hacia donde estéis porque tengo la convicción de que Verrillín no tiene nada que hacer hacia el Oeste. El portador os dirá por mi parte, porque los pensamientos se me presentan confusamente y con gran dificultad. Vuestro como siempre.—Ricardo Bluewater.»

Sir Gervasio leyó dos veces esta carta con mucha atención, y luego la estrajó entre las manos como si fuera una serpiente venenosa. No contento con esta manifestación de disgusto, rompió la carta en pedazos tan pequeños que no fuese posible adivinar lo escrito, abrió una portilla de luz y arrojó á la mar los fragmentos. Cuando comprendió que no quedaba rastro de la flaqueza de su amigo, se puso á pasear por el gabinete, como tenía por costumbre. Wycherly, que sentía sus pasos, extrañaba la tardanza del almirante; pero el deber le constreñía á

que él llamaba su «binete», invitando al oficial á que se sentase. El gabinete estaba situado entre los dos compartimientos de popa y era un lindo aposento, adornado con una elegancia que hubiera causado admiración en una morada más permanente. Allí se retiraba el vicealmirante cuando quería reflexionar con toda libertad; y como tenía ciertas sospechas de que la carta se referiría probablemente á las secretas opiniones políticas del contralmirante, se concentró en sí mismo y dejó pasar un minuto largo antes de decidirse á romper el sobrescrito. Desechando, sin embargo, su vacilación como poco varonil, rompió el sello y leyó el contenido de la carta que estaba concebida en los siguientes términos:

«Querido Oakes: Después de nuestra separación, me he visto acometido por dudas y recelos acerca del camino que el deber me obliga á seguir en estos críticos momentos. Un hombre, un corazón, una sola voz, puede decidir sobre el destino de Inglaterra. En tales circunstancias, es preciso escuchar la voz de la conciencia y tratar de preveer los resultados de las resoluciones tomadas. En el Oeste hay agentes confidenciales; he visto uno de ellos, y por lo que me ha confiado, entiendo que se cuenta conmigo y con los movimientos de Mr. Verrillín, más de lo

que yo pudiera imaginar. Evitad el combate aunque me creais cerca para sosteneros, ó al menos aguardad á tener noticias más positivas ó á que nos encontremos. Tanto me pesa sacar la espada contra mi legítimo soberano, como abandonar á mi amigo. Por Dios os pido que obreis con prudencia y contad con que nos veremos antes de veinticuatro horas.

«Me aguardaré bien al Este para caer hacia donde estéis porque tengo la convicción de que Verrillín no tiene nada que hacer hacia el Oeste. El portador os dirá por mi parte, porque los pensamientos se me presentan confusamente y con gran dificultad. Vuestro como siempre.—Ricardo Bluewater.»

Papalou se asomó a la ventana y dijo:
—Mira, mira la gente que va a su trabajo.

Después, volviendo hacia su esposa, añadió con aire de triunfo:
—Y pensar que durante treinta años me he hallado diariamente a estas horas en la calle de Cuchy!

—En cambio, ahora no tienes nada que hacer.

—¿No te parece que me convendría irme a dar un buen paseo? ¿Hace un sol tan hermoso?

—Haz lo que quieras. Lo que es yo, no deseo moverme de casa.

Papalou comenzó a recorrer el boulevard, caminando con gran lentitud, como el hombre a quien sobra tiempo para todo.

Detúvose para hacer un cigarrillo en medio del paseo, y luego para encenderlo junto a un kiosko de periódicos.

Llegó al fin al parque Monceau, dominado siempre por el mismo pensamiento.

—¡Estoy jubilado y no tengo nada que hacer!

Recordó las tardes de invierno en que salía a las siete y media de la oficina para dirigirse, atenido de frío, hacia su domicilio.

Recordó también las tardes de verano en que, cayéndose de sueño, se veía precisado a trabajar sin descanso. Y se prometía, cuando estuviese en el campo—porque con sus escasas rentas no podía pensar en vivir en París—dormir largas siestas, tendido en su cama, con las cortinas corridas.

Sin embargo, no podía olvidar su antiguo despacho, en el que había pasado tantas horas. Y dijo para sus adentros.

—¿Cuánto sentirán mis compañeros que no esté yo allí.

Y se alegraba de ello interiormente.

Todo el Crédito Otomano repetía que no había nadie como Papalou para llevar el libro mayor. Los que le habían reemplazado durante breves enfermedades y durante sus licencias anuales, vacilaban y se equivocaban con frecuencia.

—Si, si, estoy seguro de que ese pobre Chevillard que me ha sustituido, no debe saber en estos momentos por dónde se anda.

Indudablemente, a Papalou no le interesaba el parque Monceau.

Y por instinto tomó el camino que conducía al Crédito Otomano.

—Voy a pasar por delante del edificio—pensaba el infeliz jubilado.—Me limitaré a contemplar la fachada.

Al encontrarse ante el establecimiento, dijo para sí:

—¿Por qué no he de entrar a saludar a los amigos?

Entró, pero como un hombre libre a las cuatro de la tarde, con el cigarrillo en los labios.

Subió la escalera y su presencia causó general asombro.

Estrechó las manos a sus compañeros, que formaron círculo en torno suyo. Después llamaron a la puerta del despacho de su antiguo jefe.

—¡Buenas tardes! ¡El al! ¿Es usted, amigo Papalou?

Los dos tratábase ya de potencia a potencia.

—Sí, señor; he venido a ver a mis antiguos camaradas.

—Es una atención muy delicada! Papalou estaba orgulloso de la acogida que se le había dispensado.

A los pocos momentos se dirigió al sitio donde trabajaba Chevillard.

—¿Cómo anda eso?—preguntó su sustituto.

—Así, así...

Papalou se inclinó sobre el inmenso libro. Reconoció las cifras que con su propia mano había trazado el día anterior y luego las que venían detrás, debidas a la pluma de Chevillard.

El jubilado no pudo ocultar la honda emoción de que se hallaba poseído.

—¡Veamos! ¡Veamos! exclamó después de haber dejado en una silla su bastón y su sombrero.—Haga usted ahora dos sumas. Pero no en esta columna, sino aquí. Levántese usted un momento.

Y Papalou volvió a instalarse en la misma silla donde había estado sentado el día anterior.

Chevillard le miraba con asombro.

—Vamos a ver, ¿qué ha escrito usted desde esta mañana?

—¡Ahí lo tiene usted—contestó Chevillard volviendo las hojas.

—Voy a comprobar los datos, para ver si están en toda regla.

Empezaba a ponerse el sol, y a las seis hubo necesidad de encender el gas. Todos los empleados habían salido ya, no quedando en la casa más que el jefe, Chevillard y Papalou.

Y el primer día de su jubilación, el hombre que en aquella época del año tenía la costumbre de abandonar su despacho a las seis o seis y cuarto, salía de él a las siete y media y convidaba a tomar una copa de cerveza a Chevillard en un café inmediato.

ENRIQUE BACHELIN.

general de los Registros, y disponiendo se publicara la convocatoria para la provisión de las vacantes existentes.

Información de Marina

El ilustre exministro de Marina ha hecho hoy su presentación oficial como general de la Armada, al ministro de Marina, al almirante de la Armada y al jefe de la jurisdicción.

Felicitando al Sr. Alvarado. Al telegrama que el ministro de Marina dirigió ayer saludando a las autoridades superiores de los Departamentos, han contestado éstos felicitando al Sr. Alvarado por su designación para desempeñar la cartera de Marina.

Según nos manifestó esta mañana el nuevo ministro, su propósito es respetar a todos los generales, jefes y oficiales en los cargos que actualmente desempeñan.

En la mañana de hoy apenas si ha podido el Sr. Alvarado hacer otra cosa que recibir a los numerosos amigos y comisiones que han ido a felicitarle por su nombramiento.

Practicajes. Ha sido aprobado definitivamente el nuevo reglamento de practicajes del puerto de Palma de Mallorca, previas algunas adiciones a sus artículos 11, 17, 19, 20 y 21.

Publicaciones. Ha sido declarada de utilidad para el ejército la obra titulada «La Marina en el bloque de la isla de León 1810 a 1812», de la que es autor el teniente coronel de infantería de Marina D. Federico Obanos y Alcalá del Olmo.

La veda para los mariscos

Para dar respuesta definitiva a las instancias que con frecuencia llegan al ministerio solicitando la supresión de la veda para los mariscos, bien sean importados del extranjero o producidos en viveros artificiales de propiedad particular, y para los mejillones criados en viveros artificiales, se ha dispuesto que el reglamento vigente de mariscos de 18 de Enero de 1876 sea ampliado en la forma siguiente:

1.º Sólo se reconocerá existencia legal a los viveros artificiales, que se hallan autorizados en cumplimiento del reglamento de 18 de Enero de 1876, y con las garantías necesarias de instalación para los efectos de salud pública. Los comandantes de Marina y sus delegados, cuidarán del más exacto cumplimiento, no consintiendo la existencia de los viveros no autorizados, obrando en este caso de conformidad con el art. 32.

2.º No estarán comprendidos en la veda que señala el art. 9.º, los viveros artificiales de mejillones, ni sus productos, pudiendo destinarse dichos moluscos al mercado en cualquier época y con cualquiera clase de dimensiones, sin atenderse a las medidas que el Reglamento señala. Las crías de mejillones podrán ser trasladadas de algunos viveros a otros (autorizados), para servir de repoblación.

3.º La época de veda marcada en el Reglamento, subsistirá para los mejillones procedentes de los bancos naturales, de biendo exigirse que los bultos de aquella clase de mariscos, que procedan de los viveros artificiales, lleven la etiqueta de justificación de procedencia, y de la autoridad local respectiva el oportuno certificado de origen.

4.º Teniendo en cuenta que la existencia de criaderos artificiales en los puertos o ensenadas, debe ser regulada por las necesidades mercantiles, industriales o pesca. Las autoridades de Marina deben autorizar ó no aquella, según el espacio con que se cuenta para el movimiento de buques dentro del puerto, y en los que no habiendo sitio disponible para aquella clase de criaderos y las necesidades del mercado ó industriales, señalasen la conveniencia de que hubiese depósitos de moluscos, se podrá permitir la existencia de éstos, con arreglo a las condiciones que la Comandancia de Marina, con su junta de pesca, determine; debiendo considerarse únicamente como depósitos, los artefactos de reducidas dimensiones, que contengan en su interior moluscos, ó los cascos de barcos, sin permitirles que tengan botafonías ni salientes de ninguna especie, para colocar las cuerdas de los criaderos, si con ello se entorpeciera la navegación ó el tráfico.

7.º Queda vigente el Reglamento de 18 de Enero de 1876, en cuanto no se opusiere a los predichos extremos.

Es asimismo la voluntad de S. M. se permita la introducción del mejillón procedente del extranjero por no perjudicar a la producción natural, comunicándolo así a los Ministerios de Hacienda y Gobernación por lo que a cada uno compete sobre el particular.

Consejo de ministros

La nota oficiosa del Consejo de ministros celebrado ayer tarde en la Presidencia, dice así:

Se acordó el nombramiento de gobernador civil de Barcelona.

Los ministros de Gobernación y de Hacienda dieron cuenta del incendio del edificio donde estaban instaladas las oficinas de Hacienda, el Gobierno civil y la Diputación provincial de Sevilla.

Fueron resueltos algunos expedientes de indulto, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado.

Se acordó la distribución de fondos del mes.

El Consejo deliberó ampliamente sobre la situación de nuestras relaciones comerciales con varias naciones, adoptando acuerdos cuya ejecución fué encomendada a los ministros de Estado y Hacienda.

Parece que los acuerdos adoptados referentes a personal fueron:
Nombrar subsecretario de Hacienda a D. Federico P. Quejo.
Director general de Correos y Telégrafos, a D. Martín Rosales.
Director general de Agricultura, a D. Teófilo Gallego.
Gobernador civil de Barcelona a D. Francisco Manzano.
Y no admitir a D. José María Zorita la dimisión del cargo de comisario regio de Pósitos.

Situación de los vapores de la «Compañía Trasatlántica»

«Reina María Cristina» llegó el 5 Julio a Bilbao, de Santander.
«Alfonso XIII» llegó el 6 Julio a Veracruz, de Habana.
«Monteserrat» salió el 30 Junio de Cádiz para Nueva York.
«Buenos Aires» llegó el 9 Julio a Barcelona, de Génova.
«Montevideo» salió el 7 Julio de Nueva York para Cádiz.
«Manuel Calvo» salió el 4 Julio de Habana para Colón.
«Antonio López» llegó el 9 Julio a Barcelona, de Cádiz.
«O. López y López» llegó el 26 Junio a Manila de Singapur.
«Isla de Panay» salió el 1.º Julio de Suez para Colombo.
«Isla de Luzón» salió el 9 Julio de Port Said para Génova.
«Alcantara» salió el 7 Julio de Liverpool para Coruña.
«P. de Satrústegui» llegó el 26 Junio a Cádiz de Barcelona.
«León XIII» salió el 2 Julio de Montevideo para las Palmas.
«Cataluña» salió el 7 Julio de Cádiz para Tenerife.
«M. L. Villaverde» llegó el 9 Julio a Barcelona, de Valencia.
«San Francisco» salió el 25 Junio de Fernando Poo para las «almas».
«J. del Piñal» en servicio de Cádiz a Gibraltar y Tánger.
«Larache» llegó el 5 Julio a Cádiz, de Vigo.

TEATROS

ACTUALIDADES

Sólo la presentación rica y espléndida de La Reina Mora, bastaría para que el público le colmara de aplausos si no tuviera también un arte primoroso y una novedad extraordinaria en sus bailes.

La música, que es original de un conocido maestro, avalora el mérito del número que desde anoche ofrece aquella empresa, y empre atenta a reunir las mejores artistas del popular género que cultiva.

Sus trajes son de gran valor, lo mismo que sus preciosas alhajas, y todo esto, unido, determinó el brillante y ruidoso éxito que alcanzó anteañoche cuando debutó, ante la más viva expectación de los que de oídas conocían todas estas circunstancias de la nueva artista que actúa en el favorecido Salón.

No sólo aplausos, sino flores y palomas se le dedicaron en profusión aquella noche. Con esto y con el próximo debut de La Malagueña va a estar abarrotado de gente el popular teatro de varié.

Desde Santander

FIESTA SIMPÁTICA

El domingo se celebró en la ermita de la Virgen del Mar una fiesta altamente simpática y consoladora, fiesta que tenía un doble objeto: cumplir una promesa hecha en momentos de peligro y conturbación y premiar el valor y heroico esfuerzo de los que con abnegación suma expusieron sus vidas por salvar las de sus semejantes.

Los patronos de los vapores pesqueros que en el mes de Mayo último realizaron en aguas de San Vicente de la Barquera el salvamento de las tripulaciones de varias lanchas de aquel puerto que se hallaron en gran peligro, hicieron según se recordará, la promesa altamente laudable de ir a oír una Misa en la ermita de la Virgen del Mar en acción de gracias a Dios por el salvamento realizado.

El domingo fué el día señalado para el cumplimiento de tal promesa y, al efecto, los patronos y marineros de los vapores salvadores en número de unos 50 se trasladaron a dicha ermita para oír la misa que en el altar de la Virgen del Carmen dijo el M. I. S. D.án de la Catedral, D. Manuel Gómez Adanza.

El señor Deán, después de dicha misa, dirigió su autorizada palabra a los marineros, alabando como se merece su generoso proceder al efectuar el salvamento de las víctimas de sus compañeros con peligro de las suyas propias, y enalteciendo también la hermosa prueba de fe y de piedad que dieron al hacer la promesa, que ayer cumplieron, de ir en acción de gracias a visitar a la Virgen en aquel Santuario.

La Junta local de Salvamento de náufragos quiso aprovechar la ocasión de la celebración de tal fiesta para imponer a los patronos y marineros de los vapores precitados, con mayor solemnidad, las medallas que la Sociedad Española de Salvamento de náufragos concedió a aquéllos por su humanitario y abnegado proceder.

Una Comisión de dicha Junta local, compuesta de los señores comandante de Marina señor Rebol, don José Grinda, don Casiano Arrarte y don Faustino Ordozola, asistió también a la Misa, procediendo después a la imposición de las medallas mencionadas, en la forma siguiente:

La medalla de plata de premio a los patronos de los vapores «Liso» y «Sardina», don José Menchaca y don Rosario Albasea, respectivamente.

Medalla de bronce a los maquinistas de dichas vapores, don Francisco Somoza y don Claudio González y al patrón Pedro Bilbao que embarcó voluntariamente en el «Sardina».

Medalla de bronce igualmente a los patronos y maquinistas D. Esteban Iturraspe y D. Ramón Gómez y D. Tomás González, los dos primeros del vapor «Isabelita» y los últimos del «Unión pesquera, núm. 3».

Terminando este solemne acto pasaron todos a la Albercía en cuyo punto comieron en medio de la mayor cordialidad y alegría, pronunciando a los postres sentidos brindis, alusivos al acto, el muy ilustre señor Deán, el señor comandante de Marina y el Sr. Ordozola.

Uno de los marineros propuso dirigir un telegrama al Sr. Orolaga saludándole y dándole las gracias por los informes y avisos que envía relacionados con los cambios de tiempo; noticias y avisos que son utilísimos y con los que seguramente, habrá evitado el sabio Sr. Orolaga gran número de desgracias en el mar.

No hay que decir que la proposición del marinero fué acogida con entusiastas aplausos y aprobada por aclamación.

Y así terminó tan sencilla y hermosa fiesta.

Información política

Consejo de ministros

El sábado próximo volverá a celebrarse Consejo de ministros en la Presidencia.

Lo que dice López Domínguez

El presidente del Consejo habló esta mañana con los periodistas acerca de los acuerdos adoptados anoche por la minoría republicana.

Dijo el señor López Domínguez, que no necesita hacer protestas de sus ideas liberales ni agenas excitaciones para llevarlas a la práctica.

Pero esto lo hará sin precipitaciones, en el momento oportuno y de modo que sus reformas no puedan ser echadas abajo por cualquier Gobierno, sino con todos los requisitos necesarios para que se consoliden y arraiguen en el pueblo.

El gobierno de Sevilla

El ministro de la Gobernación ha telegrafiado al gobernador de Sevilla ordenándole que venga a Madrid para tratar de la instalación de las oficinas del Gobierno civil de aquella provincia, en vista de que el exconvento de San Pablo ha quedado completamente destruido por el fuego.

La actitud del Sr. Canalejas

El subsecretario del ministro de la Gobernación ha manifestado esta tarde a los periodistas por expreso encargo del Sr. Davila que son completamente infundados los rumores en que se supone al Sr. Canalejas algo distanciado del Gobierno.

La Caja de huérfanos de la guerra

Con motivo de la elevación a la Presidencia del Consejo, del general D. José López Domínguez, se ha dispuesto, por Real decreto, que se encargue de la Presidencia del Consejo de administración de la Caja de Huérfanos de la Guerra el almirante de la Armada D. José María Beránger y Ruiz de Apodaca.

NOTICIAS

Nuestro querido amigo y compañero D. Rafael Comenge, ha sido agraciado por el Gobierno de la República francesa con la Gran Cruz de Cambrodge, en prueba de la alta estimación que han merecido sus notables artículos sobre la política franco-española en «arrucos».

El banquete en honor de D. Luis de Armillán, que ofrecen sus amigos al nuevo subsecretario de Gobernación se verificará el próximo domingo, a las nueve de la noche, en el restaurant de Fornas.

CURIOSIDADES

Guerra de raza

Viajando hace pocos días en uno de los ferrocarriles elevados de la ciudad de Nueva York la señora Isabel Oliver, corrió con la poca suerte de quedar al lado de un negro, Alberto Trot, el que cometió con la expresada dama algún acto censurable; está lo roonvino, y sin escuchar más razones, ni da tiempo a que los demás pasajeros pudieran intervenir, el negro descargó sobre la señora Oliver tan tremendo puñetazo que la despedazó las narices.

Los pasajeros se lanzaron sobre el asaltante, y a buen seguro que lo habrían linchado, si los empleados del tren no impidieron el motín. En la próxima estación Trot fué entregado a la policía, y seguido por un tumulto inmenso que pedía a gritos que se le decapitara, se le condujo a la prisión en donde se halla detenido. Al siguiente día compareció ante el tribunal, y como es de ordenanza, la agradiada dama estaba allí presente para sostener su queja.

Pero sucedió que los nervios de la señora Oliver estaban tan excitados, que tan pronto como divió al negro se arrojó encima de él, y a falta de otras armas, quiso hacer uso de los alfileres con que tenía

prendido el sombrero para satisfacer su venganza. En ese momento hubo un espantoso tumulto en el salón del Tribunal; infinidad de negros que asistían como espectadores, intentaron sublevarse contra los blancos y convertir el lugar en campo de Agramante.

La policía resulta importante para impedir que la señora Oliver y su familia reciban millares de cartas, unas plagadas de los más violentas injurias y el mayor número asegurándole que si Trot sufre algún castigo, pagarán ellos con su vida los sufrimientos de éste. En los barrios de negros de la ciudad, reina la mayor exaltación, y con justicia se teme que en el momento menos pensado registren las crónicas del crimen dos víctimas más.

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 expende M. J. Dubosc, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pidase el catálogo, que se da gratis.

Funciones para mañana

APOLO.—A las 8 y 1/2.—El Rey del petróleo. —Las hijas del Zbedeo.—El noble amigo, La contrata con el Cake walk.—El pollo Tejada.

PARISH.—A las nueve y media.—Tourné cinematográfica Pathé; cambio de programa —Goces del matrimonio. Equilibrista modelo. Historia del pantalon. Sueño del pescador. El desierto Ganse de Navidad. Café majo Burla de alumnos. Ramillete singular. Los miserables. Carreras de caballos en Londres. Joven de las diez novias y toda la compañía de circo y variedades que dirige William Parish.

CENTRAL KURSAL.—A las nueve y media.—(Compañía internacional de variedades).—Varietas de espectáculo.—La Chelito. Les Canadiens. Le Martinec Popita Sevilla Pastora Imperi. Nifia Bonita. Amparo Muñoz, Les Lilly, Armunol, Mlle. Guipig.

SALON DE AGUI ULADES.—Todas las noches.—Pura Martini, Margarita, Micala, La Negrita, María Miranda, Matilde Varona, favorita de la Mi-Carema, de París Las Esmeraldas, Las Celis, La Argentina, Anita Martín, Las Tempranitas.—Cinematógrafo.—Todas las tardes matineas.

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

CINE ATOGRAFO DE ROSALES.—Desde las 6 de la tarde.—Varia lo espectáculo. Prodigios científicos. Artistas españolas y extranjeras. Gran cerveteria.

RECORO SALAMANCA.—(Ayala, 1, Castellana, 10).—Cinematógrafo, Patines, Lawn Tennis y Broquet.—Concierto por la banda cazadores de Llerena.

GRAN CINEMATOGRAFO (Calle del Pez, 7 solar).—Grandes funciones todos los días, de 6 a 12 noche, tomando parte en todas las secciones el notable prestimano Mr. Corcollin y el tan apudido ventrílocuo Sr. Julio, intercambiando entre cada número vistas cinematográficas de gran novedad.

CINEMATOGRAFO DEL PARQUE DE MADRID.—Sesiones de 8 a 12 mañana y de 4 a 8 tarde.—Bonitas cintas y vistas del viaje de SS. MM. CINEMATOGRAFO DE LAVAPIES.—(Ave María 4).—Vistas nuevas Se renuevan todos los sábados.—E duetto Henri-Portella, con trabajos cómicos líricos y bai e nuevos.

TEATRO FANTASTICO.—(Sagasta, 17).—Unico en su género.—Todos los días, desde las siete en adelante, variadas películas de actualidad y el popular cantador Antonio Pozo (El Mochnuel), acompañado por la sin rival guitarrista Adela Cubas.

LYNPIA CINE MATN-GRAPH.—(Luchana, 6).—Película de las Bodas Reales.—La completista Lushelina.

SALON MODERNO.—(Gran cinematógrafo.) Paseo de Rosales, esquina a la de Altamirano. (En la parada del tranvía)—Espectáculo variado todos los días desde las 5 de la tarde.

CINEMATOGRAFO INTERNACIONAL. En comianda, 16, entre Mesón de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematógrafos de Europa.—Todos los días, desde las 6 de la tarde, variadas secciones tomando parte en ellas Ferry Walmar, Adela Cubas y el célebre cantador fluenco el Mochnuel.

BOLSA DE MADRID

Table with columns: 4 o/o perpetuo interior contado, DIA 10, DIA 11. Rows include Serie F, E, D, C, B, A, G y H, and En diferentes series.

Table with columns: Valores de Sociedades Acciones, Obligaciones, Cambio extranjero. Rows include Banco de España, Banco Hipotecario, Banco Hispano-Americano, Banco Español de Crédito, etc.

LA GACETA

La de hoy contiene las disposiciones siguientes:
Presidencia del Consejo de Ministros.—Real decreto disponiendo se encargue de la Presidencia del Consejo de administración de la Caja de Huérfanos de la Guerra el almirante de la Armada D. José María Beránger y Ruiz de Apodaca.
Gracia y Justicia.—Reales decretos admitiendo la dimisión que del cargo de subsecretario de este ministerio ha presentado D. Pedro Rodríguez de la Borbolla, y nombrando para dicho cargo a don Joaquín Ruiz Jiméneiz.
Guerra.—Referente a la constitución de la Junta central de Transportes militares.
Otro reorganizando el Cuerpo Auxiliar de Administración militar.
Otro nombrando Jefe de Estado Mayor del sexto Cuerpo de Ejército al general de brigada don Arturo González Geipi.
Gobernación.—Reales decretos admitiendo la dimisión que del cargo de Subsecretario de este Ministerio ha presentado D. Antonio Aura Boronat, y nombrando para el referido cargo a D. Luis Armillán.
Fomento.—Reales decretos admitiendo la dimisión que del cargo de director general de Obras públicas ha presentado D. Julio Burrell, y nombrando para el referido cargo a D. Juan Fernández Latorre.
Gracia y Justicia.—Real orden aprobatoria del adjunto Reglamento para los ejercicios de oposición a las plazas de Auxiliares de la Dirección

Compañía Transatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Julio saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor **Reina María Cristina** directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costa Firme 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 Julio saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **Ant. López** 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 Julio saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Buenos Aires** directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón 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, Caripano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 21 de Julio de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Alicante** 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.

Línea de Buenos Aires

El día 3 de Juli saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz, el vapor **Cataluña** 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, Mazagán, 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

El día 25 de Julio saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **San Francisco** para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger

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

Estos vapores admiten carga 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.

Advertencias 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 desean hacer los exportadores.

COMPANÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIM, 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 hacen toda clase de trabajos mecánicos, tales como construcción y 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, gestión y cobro de los mismos. 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 confía, como para la propaganda y venta de artículos en general.

REFERENCIAS DE PRIMER ORDEN

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. Máquina de 100 toneladas.

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

Materiales 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 fustes, armaduras, etc.

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS
PRESUPUESTOS GRATIS

Vda é Hijos de J. Barreras

INGENIEROS

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

MÁQUINAS 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

TAJERES MECÁNICOS 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 efectuadas en España y Portugal. Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

Biblioteca Marítima Nacional

Santa Pola (Alicante)

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos, que llevan en su primera carta noticias y precios de las obras que nos facilitan para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo á tarifa, que se mandan a quien la pide.

Se invita á los autores y editores á que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

Centro de propaganda.

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

Estrada y Agacino.—«La telegrafía sin hilos», segunda edición. Lleva un nuevo capítulo con la referencia á los últimos adelantos de los sistemas alemanes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras e instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905.

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.

ANUARIO DEL COMERCIO

DE LA INDUSTRIA, DE LA MAGISTRATURA Y DE LA ADMINISTRACIÓN DE ESPAÑA

CUBA, PUERTO RICO, FILIPINAS, ESTADOS HISPANOAMERICANOS Y PORTUGAL (BAILLY-BAILLIERE)

PARA **1906**

Año XXVIII de su publicación.

TRIS VOLUMINOSOS TOMOS

Ilustrado con Mapas en cartillas de las 46 provincias y el de Portugal.

CONTIENE

- ESTADÍSTICAS.—Geográficas.—Históricas.—Descriptivas.—Monumentos.—Vías de comunicaciones, telegráficas, telefónicas, postales.—Producción agrícola, industrial, minera, etc.—Comercio.—Industrias.—Principales contribuyentes.—Magistratura.—Administración del Estado, provinciales, municipales y eclesiásticas.—Ferias.—Flotas mayores.—Aranceles, etc.—En fin, cuanto de interés pueda ser á todos el comercio, industrial, oficinas del Estado, sociedades de todas clases, á las personas de carrera, civiles, militares, Marinos ó eclesiásticos.
- ES EL ÚNICO que contiene detalladamente la parte oficial por estar reconocido de utilidad pública por RR. OO.
- ES EL ÚNICO que contiene todos los países de España por provincias, partidos judiciales, distritos, villas ó lugares, incluyendo en cada uno de ellos una descripción geográfica, histórica y actual, con indicación de las carreteras, estaciones de ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, foros, ayuntamientos de hecho, etc., etc.; la parte oficial y la de los profesionales, como el de la industria, con los nombres y apellidos de los que los ejercen.
- ES EL ÚNICO que da por sus tres ediciones de Madrid, Barcelona y Valencia.
- ES EL ÚNICO que da por sus dos ediciones de España y Portugal los habitantes de España y Portugal.
- ES EL ÚNICO que da una información completa de Cuba, Puerto Rico y Filipinas.
- ES EL ÚNICO que da una información completa de todos los Estados Hispanoamericanos.
- América Central: Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador y República Dominicana.
- América del Norte: México.
- América del Sur: Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, República Argentina, Uruguay, Venezuela y Carajaco.
- ES EL ÚNICO que contiene Portugal y sus provincias.
- ES EL ÚNICO que da una Sección especial, con las listas de las principales casas representadas en España, con el nombre y título del representante.

Precio 25 Ptas.

FRANCO DE PORTES

ES EL ÚNICO DE ESPAÑA

QUE ESTÁ COMPLETO

ES EL ÚNICO QUE CONVIENE AL ANUNCIANTE

PORQUE SE LEE EN TODO EL MUNDO

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE é Hijos, Plaza Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo.

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 flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

Perfumería GAL
Arenal, 2

BIBLIOTECA "PATRIA," MADRID

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

La mejor recomendación de esta Biblioteca es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los Sres. Parada, Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fusterat, Duque de Rivas, Silveira, etc.

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

PATRONATO PRINCIPAL

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

PRECIO: UNA PESETA

DE VENTA EN TODAS LAS LIBRERÍAS DE ESPAÑA Y AMÉRICA

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI, 8, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En Madrid: Un mes.....	1,50 pesetas
» Trimestre.....	4,50
» Semes re.....	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.