

Diario de la Marina



Año XXXIX.—Número 11.835

Redacción y Administración

Madrid, Lunes 15 de Abril de 1907

Calle de San Bernardo, 19.

Dos ediciones diarias.

El dominio del Mediterráneo.

Referencias de buen origen dan como muy próxima la visita del Rey de Italia, escoltado de la escuadra de su país, a Cartagena; y si tales indicaciones se confirman, resultará que nuestra primera plaza fuerte del litoral de Levante habrá sido visitada por las formidables escuadras de Francia, que fué la primera hace tres años; Inglaterra, que lo acaba de efectuar, é Italia, según se proyecta.

Después de esto ¿habrá quien dude de que la cuestión del Mediterráneo es la que al presente pesa más en la balanza internacional? El Mediterráneo es hoy la vía marítima más comercial del globo, y á Inglaterra interesa por modo extraordinario asegurar la libre circulación de sus barcos mercantes de ida y vuelta á la India por el Canal de Suez.

Este interés supremo que obliga á Inglaterra á considerar la neutralidad del tráfico del Mediterráneo como una cuestión de vida ó muerte, es compatible con el interés comercial de Francia, de Italia y de España; y como por la situación especial de la última, puede llegar á ser decisiva su decisión en el caso de alianza con una gran potencia que tenga objetivos distintos á los enunciados, de ahí el interés extraordinario que revisten esas visitas de Escuadras extranjeras en Cartagena.

Aunque así no fuera, siempre habrían de tener para España gran significación las amistosas demostraciones navales hechas en Cartagena por las naciones que tienen grandes intereses que defender en el Mediterráneo, pues la suerte ha querido que nuestra nación, con Cartagena y Mahón, posea las bases estratégicas naturales para el dominio de ese mar que constituye hoy la clave de la política internacional.

El Mediterráneo es indudablemente el gran problema que hoy tiene que resolver la diplomacia y mientras su incógnita no sea despejada no podrá afirmarse que sea un hecho la paz universal que con tanto afán se trata de afianzar en la próxima Conferencia de La Haya.

Hace pocas semanas se dijo que Inglaterra había celebrado un convenio con Italia, prolongación de otro efectuado antes con Francia para asegurar una inteligencia cordial entre las potencias del Mediterráneo. Lejos de ser inverosímil ese rumor, las circunstancias parece que vienen á confirmarlo.

En España no debía haber al presente ningún asunto que preocupase al Gobierno, á los partidos y á la opinión más que éste, pues es bien cierto que el Mediterráneo es para nuestra patria, por las circunstancias especiales que en nuestra nación concurren, un verdadero talismán.

El Mediterráneo para España es un manantial de grandeza, de prosperidad y de influencia; y si España tuviese una escuadra, nuestra amistad sería apetecida todavía más de lo que lo es por las grandes potencias. No se olvide que Mahón y Cartagena tienen condiciones estratégicas de primer orden y sobre todo que son puertos militares y plazas fuertes de primer orden para servir de abrigo á escuadras combinadas de varias potencias.

Por consiguiente, la amistad de España debe ser inapreciable para esas grandes potencias, supuesto que el dominio efectivo del Mediterráneo depende esencialmente de que Cartagena y Mahón puedan, por virtud de alianzas ó convenios amistosos, ser utilizados como puertos de abrigo por las escuadras combinadas de las grandes potencias.

El instinto nacional bien comprende todo esto; lo que hace falta es que los partidos de gobierno se penetren de lo que significa y puede representar para el porvenir de España su aquiescencia á las determinaciones de esas grandes potencias que á todo trance quieren asegurar la dominación en el Mediterráneo.

HIGIENE NAVAL

LA TUBERCULOSIS EN LA MARINA

En una memoria del décimo Congreso internacional de higiene y de demografía celebrada en 1906, el Doctor Thierry resumía en los siguientes términos el cuidado higiénico contra las enfermedades contagiosas:

- 1.º Exigir á los constructores de barcos de pesca y mercantiles el cuidado higiénico en los locales destinados á las tripulaciones.
- 2.º Imponer y propagar entre los capitanes y marineros la idea de que la tuberculosis, como otras enfermedades transmisibles es contagiosa y evitable.
- 3.º Pedir á los poderes públicos la vigilancia de las embarcaciones mercantes de pesca, bajo el punto de vista de la salubridad, obligando á los capitanes y patronos á fijar en todo tiempo en los puestos de la tripulación y cámara de máquinas, un cartel con las instrucciones relativas á la tuberculosis y á las enfermedades contagiosas, así como á los procedimientos profilácticos más rudimentarios, tales como la estricta limpieza y desinfección regular de los puestos de la tripulación.

Dicho doctor indicaba que para obtener el título de Capitán mercante, patrón de cabotaje y maquinista jefe, deben exigirse conocimientos de higiene.

Desde luego en la marina militar se observan con toda escrupulosidad las prescripciones higiénicas, y la limpieza se efectúa hasta con exageración, pero en los buques mercantes hay un lamentable descuido y á veces una suciedad tan intensa, que puede determinar el desarrollo de enfermedades transmisibles.

De día en día el campo de acción de la higiene

ne á bordo de los buques se ensancha, lo que contribuye notablemente á que la salud sea excelente en las navegaciones; y eso, unido á los progresos profilácticos y á los aparatos de desinfección hace que hoy la cuestión de la salubridad en la marina esté á gran altura y perfectamente garantizada.—X.

LOS CORREOS DE CANARIAS

En vísperas de terminar un contrato postal marítimo, es cosa sabida, porque sucede siempre, que en periódicos de las localidades interesadas, se publican artículos sueltos, que dan la noticia al público, por si no lo sabía, que el servicio postal presente es defectuoso y detestable, y que no falta quien con la misma subvención lo haría mucho mejor. No hay que hacer caso de esta cantinela, cuando los contrincantes son nacionales; pero ya es cosa muy distinta, cuando se mete por enmedio algún elemento extranjero que trata de perjudicar intereses nacionales con el buen propósito de favorecerlos.

Cuando en 1887, anunció la renovación del contrato para el servicio postal entre España y sus colonias; también hubo en la prensa larga y empeñada discusión, y él que escribe estas líneas, tomó cartas en el asunto, apoyando á la Compañía Transatlántica española, ya que una casualidad le hizo saber, que una poderosa Compañía extranjera, representada por una firma española, trataba de presentarse al concurso. En los actuales momentos pasa lo mismo: en la información pública para las condiciones de la renovación del nuevo servicio postal, se han presentado dictámenes luminosos, se dicen cosas muy buenas pero también se cae en exageraciones inadmisibles; yo quiero creer que es por efecto de la ignorancia de la cosa, por más que no falta quien dice que hay estudiada intención, en algunas de aquellas.

Porque en líneas extranjeras fuertemente subvencionadas, directa ó indirectamente, hay buques de 20 millas de velocidad, no falta quien pide que nuestros buques correos también cumplan su servicio con igual rapidez, sin tener en cuenta que ni nuestro Erario es bastante sólido para ofrecer subvenciones tan crecidas, ni nuestro movimiento mercantil y de pasaje para mantener galgos del Océano;

Pero tanto se ha chillado en la prensa, con motivo de los viajes rápidos á la Argentina, que el Marqués de Comillas, en un arranque de patriotismo, que en nuestro lenguaje podemos decir quijotismo, ha enviado á Buenos Aires, el trasatlántico Alfonso XII, convertido en palacio flotante; para que efectúe el viaje con más velocidad, que ningún buque de las líneas paralelas extranjeras; esto para demostrar que aquí en España, en condiciones iguales, hacemos lo mismo que se hace en el extranjero. Pero como pueden pensar nuestros lectores el Alfonso XII, tiene que ir cargado de carbón; pues consumirá más de 200 toneladas diarias, que esto sólo significa un gasto para cada día de 100 onzas de oro; y por lo tanto, como que no es probable que el Gobierno pueda cubrir tan enorme gasto, causado por un lujo de velocidad; nuestra Transatlántica tendrá que volver á las 13 ó 14 millas, á no ser que el buen Marqués quiera trasladar su domicilio desde su palacio á un asilo benéfico.

Algo por el estilo leemos en la prensa de estos días respecto al servicio postal que prestan los buques de la Compañía Navegación e Industria, entre Cádiz y Canarias, pues se dice que los buques son viejos, que andan como los gregajos y que el servicio no puede ser peor, con la añadidura (aquí está la pastora), que hay una entidad comercial que prestaría el mismo servicio, sin aumento de subvención, con buques de último figurín, y con una velocidad mayor de la que impone el contrato.

Primeramente hay que hacer notar que los contratos postales señalan el mínimo de velocidad, y que luego el contratista puede aumentarla tanto como quiera mientras no resulte daño á tercero; por consiguiente esta entidad, que tanto se interesa por los intereses de Canarias, puede presentarse en el concurso que se celebrará el día 22 del corriente mes, y ofrecer palacios flotantes con velocidad de 20 millas, con la seguridad de que el Gobierno aceptará tanta generosidad mientras no cueste una peseta más á la Hacienda.

Segundo: que los buques de la Navegación e Industria no deben haber hecho tan mal el servicio, cuando en los treinta y nueve años que lo prestan, no han merecido que se les impusiera ninguna multa, ni han recibido la menor advertencia desfavorable.

Tercero: que no son tan viejos los buques-correos de Canarias, pues el *Hesperides*, fué construido expresamente para este servicio en 1892; y aún en la actualidad, conserva la clasificación más alta del Lloyd inglés; buque que efectúa las travesías con una velocidad normal de 13 millas (esto es, una más de lo que pide el nuevo contrato postal, y puede sin dificultad alcanzar 15 millas, en buenas condiciones de mar y viento como se comprende).

Si la Navegación e Industria presta regularmente el contrato con buques viejos, merece un premio; así como sería acreedor á un castigo si faltara al contrato.

Pero este servicio, que alguien tiene interés en presentar como un milagro, no tiene nada de particular, ya que la "Navegación e Industria", como el nombre lo indica, tiene Factoría mecánica propia, que es bien conocida de toda la Marina, en

donde se hacen las reparaciones de sus buques, así es que éstos siempre están lucientes, como salidos de la tienda, según frase vulgar.

Entendemos que es muy poco noble valerse de la falsedad para rebajar un contrincante, y como en este asunto, según se nos ha informado, anda una entidad extranjera, por más que parezca nacional, he aquí porque hemos tomado la pluma para que no se desvie la opinión pública, siendo los primeros en desear para el hermoso archipiélago canario un completo servicio postal con lujosos buques rápidos, pues también opinamos que la velocidad de 12 millas que señala el nuevo contrato, es poca y debiera aumentarse en dos millas, señalando para ello el aumento proporcional de subvención como dice la Mecánica: la última milla es la más cara.

José Ricart y Giralt.

Barcelona 13-IV-1907.

Filosofías

Nunca llueve á gusto de todos

Afortunadamente, como las lluvias son generales y muy beneficiosas en esta época del año, han desaparecido los temores, hasta cierto punto, empíricos, que tenían algunos paseantes en Cortes de que pudieran perderse las cosechas.

Como desde su más tierna infancia se han acostumbrado los dichos paseantes á considerar las inquietudes de los labriegos como barómetro de la tranquilidad en materia de subsistencias, cuando se habla de la posibilidad de que las cosechas se pierdan, tiemblan como azogados.

En rigor, si llueve ó hay sequía pertinaz los labradores, gente buena y sencilla, pero quejumbrosa por tiempos, nunca están contentos, y hay que confesar que generalmente tienen razón, pero acaso se preocupan ellos de nuestras tribulaciones urbanas, de la carestía de las subsistencias y de la inmensurable codicia de los caseros?

En las grandes poblaciones existen á menudo, problemas y conflictos de mucha gravedad que á las gentes del campo las tienen completamente sin cuidado, y en cambio aquí nos preocupamos de si llueve ó deja de llover por miedo á que puedan perderse las cosechas que no han de recoger los tales paseantes en Cortes.

La lluvia, que es tan beneficiosa para los campos es una gran perturbación en el interior de las poblaciones, sobre todo cuando los servicios urbanos están desatendidos como ocurre generalmente, pues el barro ensucia el calzado, y el agua estropea la ropa.

Además, no se puede salir á la calle sin paraguas ó impermeable y chanclos, prendas antiépicas de suyo y que sirven muy poco contra la humedad no se pueden dejar de utilizar.

Cuando llueve no hay medio de abordar los tranvías, que van llenos de gente, y además nunca están á tiempo y cuando no llueve y hay pertinaz sequía, la salud pública se resiente, según los médicos de profesión, y los otros, esto es, los de afición y los de imitación.

Las gentes del campo están contentísimas porque ahora llueve, y en cambio los paseantes en Cortes están que bufan. Unos y otros tienen razón, por cuyo motivo sería de desear que lloviese á gusto de todos.

Eso sería lo justo y lo equitativo, pero no se puede complacer á unos sin disgustar á los otros.

Por eso lo mejor es no hacer caso ni de la lluvia, ni de la sequía; ni de las cosechas, ni de la codicia de los caseros, ni de la carestía de las subsistencias. La mejor filosofía es aquella que permite acomodarse á toda clase de contingencias... ¡Y ande el movimiento!

Abel Imart.

DE LA COSTA

(POR TELEGRAMA)

Escuadra inglesa.

Vigo 14.

Espérase en este puerto para el día 20 la escuadra inglesa del Atlántico, compuesta de tres acorazados y tres cruceros, mas otros seis pertenecientes á la división que manda el príncipe de Battemberg.

El abastecedor de la escuadra en Vigo recibió un telegrama de Gibraltar, anunciándole la próxima llegada de aquella.

Dícese—pero el consulado inglés no lo confirma—que se relaciona esta visita con el próximo natalicio real y el viaje á Madrid del príncipe de Gales para asistir al bautizo.

Movimiento de buques

Cartagena 14.

A las nueve de la mañana ha zarpado con rumbo á Villagarcía y El Ferrol el yate "Giralda".

Mañana, probablemente, marcharán el "Princesa de Asturias" y la "Numancia".

La emigración.

Cornia 14.

Han llegado procedentes de Bilbao ciento cuarenta emigrantes entre hombres y mujeres, en su mayoría menores de edad, que vienen para embarcar con destino á Valparaíso.

Al llegar á esta estación se les retiraron los equipajes por no poder abonar el exceso de peso.

Los emigrantes acudieron al gobernador y éste obligó al agente que los había contratado á que satisficiera la cantidad que la Compañía exigía para devolver los equipajes.

De diversos pueblos de la región se reciben avisos de la salida de centenares de emigrantes, alucinados por las ofertas de los reclutadores que ejercen impunemente su ilegítimo tráfico, sin que nadie les moleste.

Otros años ha disminuido por esta época la emigración, ahora crece por momentos,

hasta el extremo de que para los días que restan de mes está anunciada la salida de este puerto de quince trasatlánticos que conducirán miles de emigrantes á las repúblicas americanas.

MARRUECOS

Dicen de Tánger que ha llegado de regreso del Senegal el crucero francés *Forbin*.

Recorrerá los puertos septentrionales de Marruecos en combinación con el *Extremadura*, crucero español.

La meballa que permanece estacionada en Muluya ha recibido viveres, dinero y municiones.

La meballa marchará en breve á Tetuán al encuentro del pretendiente, que se halla en este punto esperando á que se le una al Raisulí.

A Lalla Margnía ha llegado una sección de artillería procedente de Orán y compuesta de un oficial, cuarenta y cinco hombres y dos piezas de montaña.

Un despacho de Orán, recibido en París, dice que la madre de Delbrel, vecina de dicha ciudad, ha telegrafiado al ministro de Negocios Extranjeros rogándole inter venga en favor de su hijo.

Mr. Pichon la ha contestado en otro telegrama llamándole la atención sobre el hecho de que su hijo se encuentra en una situación irregular, tanto en lo que respecta á Francia como en lo que atañe á Marruecos.

Delbrel negose á obedecer la ley militar francesa y fué expulsado de Marruecos.

Recuerda Pichon en su telegrama, que el famoso aventurero, invitado el año último, cuando el conflicto de Marchica á abandonar el Rif, negose á ello reiteradamente.

Sin embargo, el ministro ha prometido á la señora Delbrel examinar el asunto y ver si es posible intervenir, de modo eficaz, para que Delbrel escape indemne á los peligros de su cautiverio.

Ayer se reunió el Cuerpo diplomático en Tánger y acordó de definitiva, con arreglo al Reglamento de Algeiras, prohibir el comercio y exportación de armas.

Le Temps publica un despacho de Tánger confirmando que el Maghzen ha contratado con una casa alemana la construcción de las cloacas y el terraplen de la playa de Tánger.

Extranjero

Entrevista de Reyes

El próximo jueves, en el puerto de Gaeta se verificará la anunciada entrevista de los Reyes Eduardo y Víctor Manuel.

El soberano inglés y su esposa llegarán en el yate "Victoria and Albert", al que darán escolta los cañoneros-torpederos "Suffolk" y "Lancaster".

Los reyes de Italia les invitarán á un almuerzo á bordo de su yate "Trinacria", después del cual será la despedida.

Eduardo VII no desembarcará. Aunque oficialmente se atribuye la entrevista á la intimidad de los monarcas de Italia é Inglaterra, parece seguro que Eduardo VII ha querido ocasionarla para hablar con Víctor Manuel de lo acordado en Cartagena.

Nicaragua y Honduras

Un despacho de Nicaragua anuncia que Amapola se ha rendido sin condiciones.

El general Bonilla, presidente de la República de Honduras, se refugió á bordo del crucero yankee *Chicago*. Bonilla no podrá desembarcar en territorios de la América Central.

El comandante del *Chicago* fijó las condiciones de la rendición.

El general Botha en Londres

Ha llegado á Londres el famoso general boer Botha, uno de los caudillos que más saludablemente lucharon contra Inglaterra cuando la insurrección del Transvaal.

Botha desembarcó, ayer en Southampton. Millares de personas le esperaban en el muelle y le saludaron con ruidosas demostraciones de afecto. El alcalde le acogió también muy cariñosamente en nombre de la ciudad.

El antiguo enemigo de Inglaterra, conmovido por tal recibimiento, no pudo menos de exclamar: "Dichoso yo que hoy, sin temor ni recelo, puedo dejar que me rodeen los que ayer me cercaban con peligro de mi vida."

Un regalo del Papa.

Ya se sabe en qué consiste el regalo de Su Santidad al heredero de la corona de España: una preciosa canastilla confeccionada en los conventos de Roma por las monjas más hábiles.

Todas las prendas son de riquísima holanda, primorosamente bordadas con artísticos modelos y adornadas con soberbios encajes antiguos.

La canastilla, á más de ser una obra de arte, es, por su inmenso valor, por su magnificencia incomparable, un regalo digno del rey de los reyes.

Hoy ha sido bendita por el Papa, el cual ha querido luego que la viesen algunas personas de su predicación.

Después se ha hecho cargo de ella el guardia noble marqués de Honorati, que la entregará al rey Alfonso.

Nuevo buque

El día 21 será lanzado al agua en Spezia el nuevo acorazado italiano *Roma*. Al solemne acto asistirán el rey, y varios ministros y nutrida representación parlamentaria.

Manifestación prohibida

El gobierno italiano prohibió ayer por razones de orden público, la manifestación que tenían preparada los anarquistas en favor de Ferrer el director de la Escuela Moderna, procesado á consecuencia del crimen de Mateo Morral.

La policía está realizando activísimas averiguaciones en hoteles y casas de huéspedes, porque sabe que ha llegado á Roma un peligroso anarquista con propósito de preparar algún atentado.

LA CUESTION DE MARRUECOS

La nota culminante en la prensa extranjera es y lo seguirá siendo durante mucho tiempo el Norte africano, donde hoy se concentra la atención de la política exterior mucho más interesante que las controversias de la política de partido á que se consagran con fruición nuestros grandes rotativos.

Marruecos tiene interés excepcional para Francia y España, y muy relativo para Inglaterra y Alemania. Pruébalo así el que Inglaterra, por el tratado con Francia de 8 de Abril de 1904, dejó á esta última una gran libertad de acción en Marruecos á cambio de que Francia hiciese lo mismo en Egipto respecto á Inglaterra.

Oficiosamente se dice ahora que Alemania está dispuesta á no crear dificultades á Francia en Marruecos si esta última potencia europea permite á aquella una completa independencia y libertad de acción en lo relativo á Bagdad, y sobre todo á la construcción del ferrocarril de ese nombre.

Resultado, por consiguiente, que Inglaterra y Alemania se sirven de la cuestión de Marruecos, como medio indirecto de lograr otros objetivos; y que en realidad, á quienes más directamente interesa Marruecos es á España y Francia que por razones diversas se consideran con derecho preferente á ejercer el supremo protectorado en el imperio mogrebino.

España tiene en Marruecos plazas importantes, como son Ceuta y Melilla, sin contar las Chafarinas y las Alhucemas; y Francia ha sabido hacer de la Argelia una base tan firme que por sí sola constituye un punto de apoyo colonial de primer orden.

Pero Francia y España proceden respecto á Marruecos de muy distinto modo. La primera, como si estuviese en país conquistado, menospreciando al Magzen y dando lugar con sus intemperancias á que ocurran conflictos y atropellos como el experimentado por un súbdito de la República en Marrakesh. La segunda, que á pesar de la guerra de 1860 conserva buenas relaciones con el Gobierno del Sultán, no provoca conflictos ni dificultades.

El pueblo marroquí odia á los franceses y en cambio considera como amigos leales á los españoles, pero eso no basta, y vendría á España fomentar algo más activamente sus relaciones comerciales y políticas con el marroquí.

En un reciente escrito que ha tenido gran resonancia el ilustre escritor y explorador inglés Cuninghame Graham, dice sin ambages ni rodeos que España debe evitar cooperar con Francia, no sólo en Marruecos, sino en todas partes, porque siendo Francia más fuerte que España querrá llevarse siempre en el botín la parte del león; y es preciso reconocer que M. Cuninghame Graham tiene razón.

MARINOS ILUSTRES

Jové-Huergo y Prieto (D. Manuel)

Teniente de navío.

Hijo de D. Bernardo de Jové-Huergo y Prieto y Doña Catalina Prieto y Esprilla. Nació en Gijón el 14 de Noviembre de 1772. Sentó plaza de Guardia Marina en Ferrol el 14 de Agosto del 89. Fué promovido á alférez de fragata el 9 de Diciembre del 94. Ascendió á alférez de navío el 5 de Octubre de 1802; á teniente de fragata el 9 de Noviembre de 1805 y á teniente de navío el 23 de Febrero de 1809.

En 9 de Julio del 93 embarcó en Ferrol en el bergantín "Ligero" en el que fué á Pasages, hizo dos cursos sobre aquella costa regresando á Ferrol, donde trashedó el 12 de Agosto del 94 á la urca "Regla" en la que hizo viaje á Santander, desembarcando en Ferrol el 16 de Octubre siguiente siendo destinado á batallones donde se mantuvo hasta 3 de Febrero del 95 que embarcó de oficial en el bergantín "Ligero" en el que pasó á Santander, hizo tres cursos sobre aquella costa, volvió á Ferrol en cuyo puerto trashedó el 7 de Mayo siguiente á la fragata "Elena", su comandante D. Juan Carranza, en la que dió la vela para cruzar por el Océano, desembarcando el 20 de Julio para prestar sus servicios en batallones.

El 15 de Octubre del 95 embarcó en la urca "Española", en la que salió para Cádiz y allí trashedó el 20 de Mayo del 96 á la fragata "Catalina" para volver á Ferrol, en donde pasó el 7 de Mayo del 97 al navío "Sirio", en el que hizo un crucero por el Océano, trashedó en Ferrol el 30 de Julio del 98 á la fragata "Clara", en la que salió para la Habana.

En el citado punto pasó el 19 de Diciembre del 98 á la urca "Cargadora", en la que hizo viaje á Montevideo y á la vuelta sostuvo combate con una fragata inglesa viéndose obligado á embarrancar en la costa para no caer en poder del enemigo, marchando por tierra á la Habana.

En este punto embarcó el 10 de Enero del 99 en el navío "Asia" en el que hizo viaje á Santo Domingo y á la vuelta trashedó al nombrado "San Ramón" en el que practicó tres cursos por la costa y á su regreso, pasó al navío "San Pedro Alcántara" del mando de D. Dionisio Alcalá Galiano en el que dió la vela para Veracruz, y allí trashedó al bergantín "Volador" en el que practicó cuatro viajes á Nueva Orleans, Campeche y la Habana en este puerto pasó el 2 de Mayo de 1804 al bergantín

correo "San Antonio" en el que llegó a Ferrol, desembarcando el 8 de Julio siguiente para hacer el servicio en batallón hasta el 25 de Julio de 1805 que fué destinado al navio "Montañés" su comandante D. Francisco de Alsedo, pasando á Cádiz con la Armada combinada, y en el combate que el 21 de Octubre de 1805 sostuvo aquélla con la Armada inglesa en aguas de cabo Trafalgar, resultó herido, por cuya circunstancia desembarcó el 4 de Diciembre, y pasaporteado por el Departamento de Ferrol emprendió su marcha por tierra, siendo destinado á la legada, el 22 de Febrero de 1806, á prestar sus servicios en batallón.

En Junio de 1808 salió á campaña en los batallones de Marina del Departamento de Ferrol de segundo capitán de la tercera compañía del sexto batallón, siguiendo las operaciones y marchas del Ejército de la izquierda, hasta que habiendo sido herido gravemente de dos balazos en una pierna en la sangrienta batalla de Espinosa de los Monteros el 10 de Noviembre del mismo año, fué retirado á los hospitales de Santander, desde donde fué conducido á Ferrol en la fragata "Venganza" con todos los demás heridos.

En Enero de 1809, cuando fué atacado el Departamento de Ferrol por los franceses, se hallaba curándose de sus heridas, y el 4 de Abril, restablecido de ellas, estando ocupada dicha plaza por los enemigos se fué de ella para presentarse al general en jefe del ejército de operaciones, el cual le pasó el 20 de Junio siguiente, embarcando el 30 en Cádiz en el navio "San Lorenzo" presentándose en Ferrol el 22 de Septiembre de 1809.

Al ascender á teniente de navio fué nombrado capitán de la octava compañía del tercer batallón del segundo regimiento de Marina de campaña.

Por hallarse enfermo fué nombrado á su solicitud el 15 de Octubre siguiente, comandante de una división de cañoneros con destino al Apostadero de Vigo, desembarcando el 18 de Noviembre sucesivo, quedando en el Departamento.

Se halló en el encuentro que tuvo el navio "San Román" con una división inglesa el año 1801 sobre Matanzas.

El 1810 embarcó en la fragata "Magdalena" su comandante D. Blas Salcedo, de la división naval que se alistó en Ferrol al mando del capitán de navio D. Joaquín Zarauz para convoyar la expedición que al mando del Mariscal de campo D. Mariano de Renovales, debía operar en la costa Cantábrica.

El 14 de Octubre salió con la división y convoy de la Coruña; el 16 recorrió en Ríadeo, los cañoneros del apostadero y quince transportes más, fondeando con todos sin novedad el 18 en Gijón.

Al día siguiente se apoderaron de la plaza, reembarcando el 20 por la próxima llegada de una división francesa.

El 25 fondeó en Santander con todos los buques y tropas que desembarcó inmediatamente, sufriendo un duro temporal que le obligó á dirigirse á Viveiro, en cuyo punto le cargó otro el 1.º de Noviembre, que no pudieron resistir las amarras, naufragando del 2 al 3 de dicho mes sobre la playa de Cobos, en donde se hizo la fragata pedazos, pereciendo la dotación y tripulación de la "Magdalena" y la de los cañoneros que se habían perdido en Santona, además de las brigadas de artillería de Marina y alguna tropa de transporte que estaban embarcadas para auxiliar á la expedición en las operaciones de la costa.

Allí pereció José Huergo con todos los jefes y oficiales de la fragata "Magdalena", á los treinta y ocho años de edad y veinte y uno de buenos servicios.

Estaba casado con doña Agustina de Otero.

Camilo Riquer y Zabecoe.

Efemérides navales

15 de Abril.

1493.—Primer viaje de Cristóbal Colón. Hace su entrada en Barcelona y salieron á recibirle gran parte de los habitantes, precediéndoles á caballo la flor y nata de la juventud y una comisión de la Corte. En el salón de ceremonias, debajo de un magnífico dosel de brocado de oro, se habían levantado dos tronos, una banqueta de terciopelo con franja de oro, y muy cerca de un rico sillón, colocado algo más adelante. Los reyes se sentaron cada uno

en su trono, revestidos con todos los atributos de la soberanía. El príncipe real tomó asiento en la banqueta, quedando el sillón vacío.

Al divisar los Reyes al revelador del Nuevo Mundo, se levantaron de sus asientos por un arranque repentino, hicieron un movimiento hacia adelante como para ir hacia él, y le alargaron las manos con amabilidad. Obediente siempre á la autoridad, iba Colón, en señal de homenaje, á besar las reales manos, doblando la rodilla, según la etiqueta de Castilla, pero no lo consintieron Isabel y Fernando. (Muñoz en su obra Historia del Nuevo Mundo).

La Reina le mandó tomar asiento cerca de ella en el sillón que se le había preparado. "Don Cristóbal Colón, dijo Isabel, cubrios delante de vuestros Reyes, sentaos cerca de ellos. Sentaos Almirante del Océano y Virrey del Nuevo Mundo". (Amadeo de Pastoret. Historio de deconvertes).

"La reina no sentó hasta que por su orden, se hubo cubierto Colón como grande de España". (El P. Ventura de Ranlica en su obra "La mujer católica").

Los reyes invitaron á Colón á que les refiriera la historia de su descubrimiento, como lo efectuó, haciendo relación de su viaje desde su salida. Se cantó el Te Deum y terminado se retiró á sus habitaciones que en palacio le habían mandado preparar los reyes.

1741. Continúa el bombardeo por la escuadra inglesa á Cartagena de Indias.

J. Cebrían Saura.

Piadoso mentir.

(CONTINUACION.)

La gran mole de hierro y piedra radiante y triunfadora entre un bosque de chimeneas, y en su interior, todo un pueblo dominado por febril actividad muévase alegre al rededor de máquinas volantes, dinamos y turbinas que, con admirable rapidez, transformaron al poético y sosegado valle en una espléndida Babel que ciñe la soberbia cabeza con magnífica corona de fulgurantes soles blancos.

Los recuerdos de Carlos se hacen cada vez más vivos y dolorosos.

Al lado de la resurrección, simbolizada en fábrica, vé la tétrica figura del abandono digno, sí; pero triste y desolado de la casa paterna, donde el noble anciano guarda intactas, sin una sola abdicación, todas las ideas, sus rencores todos.

La muerte agitó las frias alas sobre el amado hogar y la dulce madre lo abandonó para siempre, llevándose el divino adorable fulgor que lo iluminó con risueña bondad.

Al lado del dolorido padre, quedaron sólo su hermanita Gloria y él, tan ricamente maltratado por las ferozidades del destino en aquellos primeros años de su vida de adolescente, que aún le parece sentir la sangre que fluye de las heridas.

Decidióse su ingreso en la Academia Militar.

El instante de su partida vive palpitante en su espíritu, y le parece oír la voz tonante y profunda, diciéndole con religiosa solemnidad:

—¡El honor ante todo!... ¡Jamás cometas acto indigno de tu ilustre sangre!... No busques amigos entre los hombres que no sean de tu raza superior... ni trates con mujer que no sea de tu estirpe...

Carlos recuerda su vida de cadete.

—No—dice—no tengo que reprocharme haber faltado á los consejos de mi padre. Luego, sonrío á una memoria.

La del día que por vez primera viste el brillante uniforme de Oficial de Ingenieros. ¡Qué intensos los fulgores del sol al envolver en temblorosos flameantes rayos la sacra bandera! ¡Con qué honda emoción posó los labios sobre la cruz divina en el solemne grandioso momento de la jura! ¡Y cuán intensamente sintió entonces el valor de su raza aristocrática!

Hay un lapso de tiempo... dos, tres años acaso más, que no dejan huella en la mente del joven. Son esos de desesperante monotonía en que más que vivir se vegeta.

Al cabo de ellos su alma juvenil sale al encuentro de celestial visión.

Es una tarde tibia, serena, cargada de perfumes. La luz opalina de un crepúsculo tropical, á fuer de bello, troca de grana las nubes y nimba de irisada pedrería los bordes frestonados de las frondas.

La naturaleza se adormece al recibir la postrer caricia del excelso amante.

Carlos siente el aire que le rodea lleno

de "Rumor de besos y batir de alas" y, mientras murmura versos del más romántico de los poetas, sufre la triste sensación de su vida sin amor.

—¡Ah!—exclama el joven deliciosamente emocionado ante el radiante recuerdo de aquella voz fresca y llena de armonías como la de un ruiseñor enamorado. Y suena á gloria en sus oídos la dulce frase que súbitamente le abrió las puertas del Paraíso.

—¡Mira, madre, que lindo capullo! Parece de cristal!

Y al través de una cortina de flores contempla con delicioso asombro á Josefina, su dulce compañera, la elevada mujer, que alegra su vida, la idealiza y encanta.

Á los fulgurantes destellos de felicidad que inundan su memoria mézclanse otros de abrumadora amargura que surcan de pliegues su frente.

Aquella oposición del conde á su matrimonio, ensombrece el periodo de sus amores. En vano argulle con la ardiente fe de su inteligencia limpia de rancias preocupaciones.

—Mi prometida tiene la sublime nobleza de su dignidad y de su virtud reflexiva, que son, padre mío, la suprema aristocracia.

—Es una "burguesa" de obscuro origen... su virtud es hija del cálculo y no creo en ella. Cumplo un alto deber negándome á ese enlace, y si, ejercitando tu derecho, lo contraes, mi maldición pesará sobre ti y sobre los que de ti descendán.

La imaginación del joven reproduce con vivos colores aquel tiempo de intenso sufrir; sufrir, que no lleva vacilaciones á su inquebrantable resolución.

Desde su boda no ha vuelto á ver á su inflexible padre, que ha rechazado con intransigente dureza toda generosa tentativa de reconciliación.

Carácter de hierro, con una falsa idea sobre el alcance de su autoridad, el noble Conde no admitía que los hijos tuviesen otras ideas que las inspiradas por los padres.

Carlos se ve injustamente arrojado de aquel hogar, un tiempo animado por la riente figura de la madre adorada. Y cuando preguntó anhelante:

—¿Vamos á orlar de besos su frente?

—¡No! contestaba el padre, por medio de Gloria, la querida hermana que malograba su juventud y su radiante belleza en un triste y obscuro vivir.

La fonca trepidación del tren al cruzar un calado puente de hierro, vuelve á Carlos á la realidad. Reconoce con inquietas miradas el terreno y piensa:

—Ya estoy cerca... ¡Con tal que llegue á tiempo!

Y vuelve á leer el telegrama, húmedo aún por las lágrimas de Josefina, en que le anuncian la inminencia del peligro.

Su pensamiento se perfuma al volar de nuevo hacia la adorable criatura que une á la graciosa fragilidad infantil, imploradora de protección, la firme serenidad de una elevada inteligencia que le permite cumplir su misión de amor con inmarcitoso alentador encanto lleno de gracia y de ternura.

—¡Allí, señorito; allí está el tranvía eléctrico que conduce á la Fábrica!—le dice afablemente un empleado de la Estación, que le conoce desde niño.

—Gracias, Julián—contesta el joven.—Bendigo la innovación que me permite llegar antes á casa. ¿Sabes como está mi padre? ¿Pasó el peligro?

Julián vacila, su cara se amapola, y bajando los ojos dice con la insegura voz del que no tiene costumbre de mentir:

—No sé, señorito... Creo que no...

(Concluirá.)

La Gaceta

La de hoy, contiene las siguientes disposiciones:

Ministerio de la Guerra.—Real orden disponiendo se devuelvan á Lucas Guerrero, vecino de Sevilla, las 1.500 pesetas que depositó para redimirse del servicio militar activo.

Ministerio de Fomento.—Real orden disponiendo se ejecuten por administración las obras de la travesía de Villanueva de la Serena á Guadalupe (Badajoz).

Otra disponiendo se publique en la Gaceta el adjunto escalafón del personal administrativo, activo y cesante, dependiente de este Ministerio.

Gracia y Justicia.—Dirección general de los Registros.—Orden resolutoria de un recurso gubernativo interpuesto por D. Fernando Castillo contra la negativa del Registro de la propiedad de Valencia á anotar un mandamiento judicial.

Resoluciones adoptadas por el Ministerio de Gracia y Justicia respecto al personal de la carrera judicial y del Ministerio fiscal en el mes de Marzo último.

Marina.—Dirección de Hidrografía.—Aviso á los navegantes.

Instrucción pública.—Nombrando Maestro en propiedad de la Escuela pública elemental de niños de Taramundi (Oviedo) á D. Manuel Lombardero Arruñada.

Dirección general de Obras públicas.—Concurso para la ejecución de las obras de explanación y de fábrica de la acequia de Valcarca.

Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio.—Aprobado el presupuesto para la recomposición del camino de las Dehesas, en el monte Pinar y agregados, de Cercedilla.

Reglas para evitar abordajes.

Habiéndose dispuesto por Real orden que desde 1.º de Mayo próximo, comiencen á regir en España los artículos 8.º y 9.º de las reglas para evitar abordajes, modificados en el sentido propuesto por el gobierno de la Gran Bretaña, comenzamos hoy su publicación:

Art. 8.º Las embarcaciones que no sean de vapor, mientras presten servicio en su zona, no deben llevar las luces que en este Reglamento se señalan á los demás buques; en cambio, llevarán en el tope del palo una cruz blanca visible en todas direcciones y mostrarán además una ó más luces intermitentes (luces que se enseñan y ocultan alternativamente) á cortos intervalos, que nunca excederán de quince minutos.

Al aproximarse un buque tendrán sus luces de situación encendidas y listas, mostrándolas á intervalos cortos para indicar la dirección en que navegan; pero en ningún caso dejarán ver la luz verde por babor ni la roja por estribor.

Cuando las embarcaciones de prácticos de todas clases no se hallen prestando servicio en su zona, llevarán las luces asignadas en este Reglamento á los buques de su tonelaje.

Art. 9.º Las embarcaciones dedicadas á la pesca cuando navegan y no están obligadas á mostrar las luces que se determinan en este artículo, llevarán las que les correspondan por su tonelaje, con arreglo á los artículos anteriores.

a) Los botes abiertos (cuya denominación corresponde á los que no tengan cubierta corrida que impida la entrada del agua) llevarán durante la noche, cuando estén en faenas de pesca con artes hechos firmes á la embarcación y siempre que éstos no avancen horizontalmente en el mar más de 46 metros, una luz blanca visible en toda la circunferencia del horizonte.

Las embarcaciones de prácticos que atraquen á los buques para dejar directamente el práctico á bordo de ellos pueden mostrar la luz blanca sin llevarla en el tope del palo, y en lugar de las luces de situación mencionadas en el párrafo anterior tendrán á mano y listo para usarlo un farol con cristales rojo y verde, que enseñarán en la forma prevenida en el párrafo anterior.

Las embarcaciones de vapor destinadas exclusivamente al servicio de los prácticos y autorizadas al efecto por las Autoridades competentes, cuando presten servicio de practica en su zona y no estén fondeadas, llevarán, además de las luces anteriormente prevenidas para las otras embarcaciones de prácticos, y á una distancia de 240 metros por debajo de la luz blanca de tope, una luz roja que se vea en toda la circunferencia del horizonte y cuya intensidad será la necesaria para que sea visible en noche oscura con atmósfera despejada á una distancia de dos millas, cuando menos, así como también llevarán las luces de color de los costados que se exigen á los barcos en movimiento.

Cuando estén fondeados prestando servicio de practica en su zona mostrarán, además de las luces prevenidas á las embarcaciones de prácticos, la luz mencionada en el párrafo anterior, pero no las luces de color de los costados.

Cuando el arte sobresalga más de 46 metros, horizontalmente desde el bote, llevarán una luz blanca visible en toda la circunferencia del horizonte, y además, cuando estén próximos á algún buque, mostrarán otra luz blanca, colocada cuan-

do menos á un metro debajo de la proa y á una distancia horizontal de la primera 1,50 metros de la dirección en que está tendido el arte.

b) Las embarcaciones que no se hallen mencionadas en el párrafo (a), cuando estén pescando con artes flotantes (como son la deriva ó cercos) mientras el todo ó parte de aquél se encuentre en el agua, llevarán, donde puedan verse mejor, dos luces blancas.

Dichas luces se colocarán de modo que una esté más alta que la otra, pudiendo variar la diferencia de altura vertical entre dichas luces desde 1,80 como mínima á 4,60 metros como máxima; además estarán separadas por una distancia horizontal, medida sobre una línea paralela á la quilla, que no será menor de 3 metros. La luz más baja se colocará hacia la extremidad del buque en que estén amarradas las redes.

Dichas luces deberán ser visibles en todas direcciones á una distancia de tres millas por lo menos.

En el mar Mediterráneo y en los que bañan las costas del Japón y Corea, los buques de vela pescadores de menos de 20 toneladas brutas no estarán obligados á llevar la luz más baja de las dos mencionadas; sin embargo, al no llevarla, deberán enseñar en la dirección en que están amarrado el arte, y siempre que estén próximos á otro buque, una luz blanca visible á distancia no menor de una milla marina.

c) Las embarcaciones que no sean de las mencionadas en el párrafo (a), cuando estén pescando con arte de cordel ó anzuelo, y los tenga calados y amarrados á ellas ó cobrándolos, no estando fondeados ó sin libertad de movimientos dentro de las condiciones establecidas en el párrafo (a), llevarán las mismas luces que las que pesquen con artes de deriva ó de redes flotantes (b). Cuando pesquen con fijas ó otros aparatos arrojados ó con curricanes molcados, deberán llevar, según sean de vapor ó de vela, las luces reglamentarias para todo barco de vapor ó de vela en navegación ordinaria.

En el mar Mediterráneo y en los que bañan las costas del Japón y Corea, las embarcaciones pescadoras menores de veinte toneladas brutas no estarán obligadas á llevar la luz más baja de las dos mencionadas; sin embargo, si no lo llevan, deberán enseñar en la dirección que tengan el arte y aparejo, y siempre que se les aproxime ó se aproximen á otro buque, una luz blanca visible á distancia no menor de una milla marina.

Grupo 42. d) Todo buque dedicado á la pesca de arrastre, entendiéndose por ésta la que se efectúa remolcando una red ó cualquiera otra clase de arte ó aparato que rastree ó drague el fondo del mar llevará:

1.ª Si el buque es de vapor, en la misma posición que se determina para la luz blanca en el art. 2.º, (a), una linterna tricolor, cuya estructura y colocación sea tal que muestre una luz blanca desde la proa hasta dos cuartas á rumbos á cada banda, y una luz verde y otra roja, en forma que la primera quede á estribor y la segunda á babor, comprendiendo cada una un arco de horizonte, desde dos cuartas de la proa, ó sea donde termina el sector de la luz blanca hasta dos cuartas hacia popa del través. También llevará debajo de la linterna tricolor, á una distancia no menor de 180 metros, ni mayor de 360, una luz blanca clara, uniforme y sin eclipses, visible en todo el horizonte.

2.ª Si es buque de vela, deberá llevar un farol, cuya estructura permita ver en todo el horizonte una luz blanca uniforme y sin eclipses. Deberá también mostrar cada vez que estén próximos á otro buque, con tiempo suficiente para evitar el abordaje, y en lugar apropiado para que se vea fácilmente, una luz blanca de destellos á una antorcha.

Todas las luces mencionadas en los párrafos 1, 2 (d) deben ser visibles á distancia de dos millas, cuando menos.

e) Los buques que rastreen ostras y cualquiera embarcación que pesque con redes dragadoras llevarán las mismas luces que las que pesquen con arte de arrastre (d).

f) Las embarcaciones de pesca, en general, pueden usar en cualquier momento una luz intermitente ó de destellos, además de las luces que están obligadas á llevar y mostrar con arreglo á lo prevenido en este artículo; pudiendo también usar

132 Folletón del "Diario de la Marina"

Los desterrados

de la tierra.

POR ANDRES LAURIE

acababan de entrar en la región de las nubes.

Una bruma tan espesa se esparcía por todas partes, que á un metro de distancia los viajeros no se veían ya, á pesar de su farol con luz eléctrica, y esa misma luz parecía empañada.

Norberto quiso combatir aquella singular apatía, que juzgaba con razón peligrosa para todos, é hizo un esfuerzo para hablar.

—Dentro de algunos minutos, dijo, tocaremos la tierra, y espero que con una lentitud relativa, más es posible, sin embargo, que el primer choque sea bastante fuerte. Empezaremos, para amortiguarlo, por echar todo cuanto tenemos aquí de inútil, principiando por los respiradores...

Luego, cuando llegue el momento, os avisaré, y será preciso que cada cual se sus-

penda por las manos al círculo de la barquilla...

—Os sentís con fuerzas suficientes para ello?—preguntó directamente á Gertrudis, que con la cabeza apoyada en el hombro de su tío y un brazo rodeado al cuello de Fatima, parecía sumamente abatida.

—Espero que sí, respondió, pero no puedo apartar de mi imaginación aquellos pobres hombres, abandonados allá arriba... Su recuerdo me mortifica... ¿Es posible que los hayamos dejado así?... ¿Qué pensarán de nosotros?... ¿Qué será de ellos?... ¡Su suerte es horrorosa!... ¡Se aborrecen tanto!...

—He hecho cuanto he podido para traerlos conmigo, replicó Norberto; pero los esfuerzos de Virgilio y los míos han sido inútiles ante la terquedad de ese desgraciado Kaddour. ¿Podía yo sacrificar la salvación de todos, la vuestra también, señorita, y tal vez la de las regiones terrestres en donde la Luna iba á caer, por la esperanza quimérica de vencer tamaña terquedad?... No lo he juzgado así; he llegado hasta el extremo límite de la paciencia, pues dos segundos de retraso podrían haber traído cataclismos irreparables. Ha sido preciso ceder á la necesidad.

—Pero, en fin, ¿qué quería Kaddour?

—Exigía el abandono de sus enemigos en la Luna, y ha llegado hasta oponerse

por la fuerza á las tentativas que hemos hecho para apoderarnos de los prisioneros. Naturalmente, rechacé una proposición tan bárbara, y no esperaba ver á ese desgraciado enano desplegar tal tenacidad y sacrificar hasta su vida en pro de su venganza, porque si tal hubiera sabido, hubiera tomado otras medidas. Pero bien sabéis con cuánto arte ha evitado en estos últimos días toda alusión respecto á aquellos malvados, y hasta descuidada sistemáticamente el vigilarlos, según se lo había yo encargado, por miedo de atraer vuestra atención sobre su odio. De eso ha dimanado en el último momento una tentativa desesperada de aquellos miserables, una lucha cuerpo á cuerpo, en la que Virgilio y yo hemos estado á punto de sucumbir, y que hubiera tenido en este caso, no necesario decirlo, los resultados más desastrosos, y, por fin, un debate que he debido cortar, porque no había que perder ya un segundo.

La cercanía de la Tierra se manifestaba por signos cada vez más sensibles. Un viento bastante fuerte se levantó, imprimiendo al paracaídas sacudimientos muy acentuados y llevándole hacia Oeste. La oscuridad era siempre profunda; pero mirando con atención hacia abajo, Norberto distinguía vagamente las siluetas de árboles y los accidentes del terreno. De repente

empezó á caer una lluvia muy fina. Los viajeros no sufrieron grandes molestias por esto, pues estaban resguardados con el paracaídas, y hasta recibían con cierto placer esta impresión completamente sublimar, de la que hacía tiempo no disfrutaban.

Notaron bien pronto que con aquella lluvia el aire se calentaba, según sucede á menudo; pero sin duda tuvo por efecto hacer considerablemente más pesada la tela del aparato, porque Norberto veía que el descenso se aceleraba demasiado.

—¡Atención!... ¡Que cada cual lance su respirador por encima de la barandilla... gritó enseguida.

Esta orden fué ejecutada al punto, y el descenso disminuyó en velocidad.

Casi en seguida sintieron bocanadas de aire abrasador, "cargado de arena", que secaron en un momento el paracaídas, llevándolo al Este, y de repente la barquilla chocó contra un obstáculo, que salvó lentamente, no sin sufrir un rozamiento.

—¡Un arbol!... ¡Ya vamos á tocar al suelo!... gritó Norberto. Agarráos todos al círculo... ¡Colgaos por las manos cuan alto podáis y perdéd piel!... No hay peligro si nos arreglamos de modo que evitemos el primer choque... ¿Está comprendido?... ¡Necesitáis ayuda, señorita Kersain?... ¡Y vos, doctor!...

Una sacudida bastante fuerte le cortó la palabra. El paracaídas acababa de tocar en el suelo. Todos los viajeros se sostuvieron bien, menos Tyrrel, que cayó en el vacío, mientras que la barquilla saltaba ligeramente.

—¡Atención al segundo choque!... gritó Norberto. Será el penúltimo... ¡Agarráos bien!... Salto con una amarra... pero que nadie se mueva aún.

Dicho y hecho. En el momento en que la máquina saltaba de nuevo y tocaba el suelo por tercera vez, se encontró detenida por el astrónomo, que se dejó caer en el mismo instante. En seguida la tela del paracaídas se aplastó sobre él y le envolvió entre sus pliegues.

—¡Soltáos!... ¡Tomad piel!... gritaba con voz ahogada... ¡Estamos en la Tierra!

Después de algunos instantes de silenciosa lucha con los pliegues del paracaídas, que estaban envueltos, los viajeros fueron saliendo uno á uno, sin notables averías. El uno había sufrido un esguince en otro una torcedura, la señorita Kersain un arañazo en un brazo, Fatima un chichón en la frente y sir Bucephalus estaba ligeramente aturdido; todos, además, experimentaban una singular impresión de pesadez y de fatiga, así como si tuviesen pesos medio perliticos, ó como si tuviesen pesos de cien kilogramos atados á los pies. Pero

no se

de

de

de

de

de

Las luces necesarias para las faenas que realicen. Toda embarcación de pesca menor de 43 metros de eslora, cuando esté fondeada, deberá tener izada una luz blanca de 40 centímetros de diámetro...

Política naval

La política, en sus diversas manifestaciones es el más fiel reflejo del adelanto colectivo, de la nación que la desarrolla; real y verdaderamente, los diversos partidos, que defienden distintas ideas, si posible fuera escucharan a una, sin odio ni pasiones, desprovistos de egoísmos, y circunscritos a su origen, se contentarían en uno solo, que debido, no a vicisitudes, ni lecciones que muestre la experiencia, sino a los caracteres individuales de los que la desarrollan, se transforman, y cambian los que en ella intervienen.

La vida general en nuestra península, se halla limitada al interior, pero con el agravante de siempre discutido, de que cuanto más al centro de España se interna el observador, más atrofiados se encuentran los sentidos, y más dolorosas son las observaciones que se hacen.

Tocante a conocimientos Navales, es una idiosincrasia tal la nuestra, que aunque dé sentimiento decirlo, no se llega siquiera a sentir indiferencia, ni, si siquiera eso, es la carencia más absoluta de estímulo, que puede concebirse; probablemente si hoy, no, hace muy poco, se hubiera preguntado a esas personas de la mar, si hubieran considerado inútil y quizá sin hoy, sin remontarnos a tiempos pasados, haya quien la considere innecesaria.

Pero ¿hay que culpar a estos desconocedores de sus ideas? no, ellos no tienen la culpa de llegar a ocupar incluso cargos de importancia y no les hayan enseñado a su tiempo lo que debían saber; tampoco la tienen de que prensa mal informada diga disparates estrepitosos, que se hagan preguntas en plenas Cortes, cuyos errores a ser sonoros, harían eco en las cinco partes del mundo.

No es que pretendamos que todo fiel cristiano, este obligado a saber después del Catecismo un curso de Marina, pero si estamos en el perfecto derecho de pedir que el que no sepa, no hable, pues hace dos males, uno el que sepa y no hable, y otro la mala enseñanza que se da a los demás y que más fácilmente se enseña que la buena.

La mayor parte de las interpellaciones y preguntas, cierto es que no se hacen como via aclaratoria, sino con el peor fin posible, pero estas cosas únicamente ocurren en España. Yo quisiera que los que tanto admiran esas Potencias Extranjeras que se diferencian de nosotros, absolutamente en todos los actos de su vida, relacionadas con asuntos marítimos, me dijeran a qué carta se quedan, pues son lo más opeuestas posibles, y si tanto las admiran ¿por qué no las imitan? ¿es que el engrandecimiento Naval de esas potencias, es ageno al pueblo que lo forma?

Estamos viendo constantemente, y ojalá sirva de ejemplo que las relaciones de Política exterior, entre las naciones que marchan a la cabeza de la civilización europea, se manifiestan de un modo diferente de cierto tiempo atrás. El Poder Naval es el que sirve de único mediador y a él subordinados absolutamente cuantas negociaciones se hacen precisas en este avance rápido que todas las naciones, menos España, disfrutan.

A la vista está, que todo avance en el Poder Naval, trae tras él una superioridad sin límites a cualquiera otro; es una política tan extraordinaria y transcendental, que está sirviendo de base de negociación a todas las potencias, cuyo progreso honra a los elementos que han constituido a la política, por la cual se rigen.

Si las costumbres de nuestros primitivos y la Historia de España tuvieron influjo en estos novísimos tiempos, no cabe duda que podríamos estar en competencia con los que están a la cabeza de la civilización; siendo pues favorables a todo desarrollo los gérmenes en que nos encontramos, es doble lastimoso, que año tras año, vayamos quedando sumidos en el atraso intelectual, y que el desarrollo de la Política Naval no pueda ser efectivo.

Somos aunque no queramos un país esencialmente marítimo y del mismo modo que en otros ramos interiores de civilización se inicia un cierto período regenerador, ya de Instrucción Pública, ya de Políticas Hidráulica, aquí siguiera fuese por estar rodeados de los tres más preciados mares, y quedarnos aún joyas muy preciosas que defender, como Baleares y Canarias, debíamos proporcionarnos en el más corto espacio posible, un medio para este fin y lograr el fin de este medio.

Muchas veces, detalles insignificantes de la vida, dan una pauta nueva, otras, hacen de una casualidad, un origen, y si además sirven de lecciones provechosas, no es perder el tiempo tratar de un ensayo.

Dominando como domina un barco, todos sin dejar uno, las más excelsas maravillas del nuevo siglo, con tantísimo interesante como abroza, aún para la inteligencia más mediana, nadie se ha atrevido a hacer como medio de divulgación, una manifestación externa de tan entretenidos enseres. Hoy día en que todo rama de la ciencia se encuentra adelantada, se hace universal por medio de exposiciones ó concursos, ¿qué de particular tendría ó por mejor decir cuán provechoso no sería, que figurase en una de las exposiciones que tan frecuentemente se celebran la Industria Naval, llevada con el detalle y perfeccionamiento que se emplea aborfo?

Los medios, no son irrealizables, pues el que en esto sepa perito, comprenderá lo mucho que bueno que se podía exponer, sería una sección completamente nueva, y puestos en acción, cabían mil medios de fomento, que me acepto cualquier calificación, menos la de que no fuesen siquiera provechosos. Por otro lado, la comunicación exterior, nación sus formas, es conveniente; una que no puede aislarse nunca, a menos de que por su superioridad, convenga esa conducta para el desarrollo de sus planes; nos-diosos por el contrario estamos ahora en condiciones opuestas, y se impone una decorosa aproximación, a todo lo que nos pueda servir de enseñanza.

No corresponde, lógicamente, seguir la po-

lítica de superioridad de las naciones que tal dominio han logrado, para que contando con nuestro atraso actual, se transforme en política de igualdad, única cosa hoy factible, y luego obtenida ésta, trabajar bajo esa base, el desarrollo sucesivo; éste ha de ser lento pues aunque unamos todos nuestros esfuerzos, la obra es magna, y el trabajo abrumador bajo todos conceptos, pero si los espíritus valerosos, no demuestran su aptitud en tamañas empresas que harán los débiles y faltos de iniciativa en pro de tan justa causa?

Desde Ferrol

Por encontrarse enfermo el teniente coronel de Artillería D. José Pardo Atin se encarga de su cometido de jefe de frente el comandante D. Rafael Perales Vallejo y del grupo de obuses el capitán D. Nicolás de Toledo Gómez.

Se ordenó fuera reconocido facultativamente el primer maquinista D. Manuel Parga Sánchez, que solicitó el retiro por enfermo. Salio ayer del dique el contratorpedero Proserpio y entró el vapor de guerra Urania.

Avanzan, de un modo rápido, las obras de armamento del crucero "Nueva Reina Regente". El viernes hizo entrega de la Pagaduría del Hospital Militar, el contador de navio D. Luis Méndez Picallo, al oficial de igual empleo, D. Jacinto Jiménez Valdivieso.

El sábado se hizo cargo el primero de la Pagaduría de la segunda sección del Arsenal, por entrega que hará el contador de navio D. Eduardo Rey, que, a su vez, pasa a encargarse de la habilitación de la Maestranza, en la que cesa, por cumplido, el oficial del mismo empleo, D. Luis Ugidos.

Se sigue mejorando de la dolencia que desde hace meses le impedía salir de casa, el auditor general D. Joaquín Moreno. Continúa enfermo de cuidado el contador de navio D. Luis Pedreira.

PAQUITO MOYA

Ayer mañana recibió sepultura en el cementerio de San Justo el cadáver del precioso niño Paquito Moya, hijo de nuestro querido amigo D. Miguel, presidente de la Sociedad Editorial de España y de la Asociación de la Prensa.

INFORMACION DE MARINA

El capitán de fragata D. Federico Ibáñez y Valera ha sido nombrado jefe del primer Negociado de la Subdirección de Asuntos generales del ministerio en relevo del jefe de igual empleo D. Juan Carranza y Garrido, que es nombrado segundo comandante del crucero "Carlos V".

Auxiliar del Centro Consultivo de la Armada ha sido nombrado el capitán de fragata D. Adolfo Contreras y Montes, que cesa con tal motivo en el destino de eventualidades en el Departamento de Cartagena.

La Comisión desempeñada en el puerto de San Esteban por el teniente de navio de primera clase D. Antonio Zenón y Rodríguez Soñis, ha sido declarada indemnizable.

También han sido declaradas indemnizables las comisiones desempeñadas en Zarauz, Estepona y Algeciras por el teniente de navio D. Francisco Moreno, y alféreces de navio D. Ramón Nieche y D. José Fernández de la Puente.

Se ha dispuesto que el teniente de navio de primera clase D. Eduardo Fernández Díaz y Pellet, continúe como ayudante de órdenes del contraalmirante D. Juan José de la Matta y Montes, y perciba sus haberes por la Habilitación de la provincia marítima de Barcelona.

Señales distintivas. Se asigna la señal distintiva H. N. D. G. al vapor "Gallo" de la matrícula de Santander, y la H. N. R. Q. al pailebot "Hermosa Beatriz" de la matrícula de Gran Canaria.

Gratificaciones de efectividad. Por haber cumplido la edad reglamentaria disfrutará desde el mes próximo la gratificación de efectividad de 600 pesetas los tenientes de navio D. Manuel Fernández Almeyda, D. Agustín Medina y Cibils, D. Eduardo Pasquin y Reinoso, D. Francisco Núñez Quijano, D. Alfredo Vázquez y Díaz, D. Manuel Ruiz Valarino, D. Francisco J. de Enrile y García, D. Maximiliano Power y Fariñas, D. José Riera y Alemany, D. Gonzalo de la Puente y Díaz, don Felipe Arias Salgado y Menéndez, D. José María Cabreiro y Sanjuán, D. Tomás Díaz Vázquez, D. Ignacio Martínez y García, D. Justo Martínez y Gómez, D. Rafael Parraga y Fernández, D. Rafael de Vizcarro y Villalón, D. José Quintana y Junco, D. Joaquín Ortiz de la Torre y Huidobro, D. Antonio Cal y Díaz, D. Antonio Vázquez Permy, D. Joaquín Saavedra y Magdalena.

pez y Zulueta, D. José Díaz y Arias-Salgado, D. Luis Cervera y Jácome, D. Juan Cervera y Valderrama, D. Victoriano Roca y Cancelo, D. José María de Pazos y Colón, don D. Rafael Pérez Ojeda, D. León Alvarogonzález y Zarracina, D. Ramón Pardo y Puzo, D. Daniel Novas y Labora.

D. Eugenio Pasquin y Reinoso, D. José Díaz y Zuazo, D. Roberto López y Barril, D. Salvador Carvía y Caravaca, D. José María de Antelo y Rossi, D. Mateo García de los Reyes, D. Isidro Sáiz y Uzurriaga, don José Miranda y Cadrelo, D. Emilio Alcalá y Rodríguez, D. Francisco J. de Salas, don José Espinosa y León, D. José María Caballero y Aldasoro, y D. Andrés Elvira y Alvarez.

El Centro Consultivo ha informado favorablemente un proyecto de ampliación de crédito para continuar las obras de los buques en construcción.

El tifus en Cartagena.

Noticias oficiales recibidas por el Gobierno comunican que el tifus ha causado algunas bajas en el cuartel de Artillería de Cartagena. El edificio ha sido desalojado por las fuerzas para proceder a su desinfección. Créese que con esto se contendrá la epidemia.

CARNET NAVAL

Liga marítima francesa. El día 11 de este mes, se celebró la Asamblea general que actualmente celebra la Liga Marítima francesa, bajo la presidencia del vicealmirante Gervais.

El Presidente de la República y el ministro de Marina enviaron sus representaciones. Después de tratarse ampliamente los asuntos financieros y administrativos, el actual presidente de la Sociedad vicealmirante Gervais, tras brillantísima alocución hizo resaltar los progresos realizados por la Liga que cuenta en el día con más de 10.000 miembros y muestra la influencia que ejerce sobre la opinión pública, que se interesa cada vez más en todo aquello que con el mar se relaciona.

La Escuadra del Norte francesa. El 16 del corriente saldrá de Brest donde se encuentra, con dirección a la bahía de Quiberón en la que efectuará ejercicios de tiro. Terminados que sean éstos, regresará a Brest, haciendo escala en la Pellice y Cherbourg.

En la segunda quincena de Junio y con motivo de la Exposición Marítima de Burdeos, se situará en la embocadura del Girona. La Carrera de canoas-automóviles. Se ha celebrado en Monte-Carlo, ganando el campeonato la llamada "Panhard".

Estudio de las pólvoras. Para que las ensayen, analicen y observen sus condiciones balísticas y de conservación, tanto de las de fabricación nacional como las extranjeras se nombrara en breve por el Gobierno francés, una comisión compuesta de los señores siguientes: Poincaré, Presidente; Iballer, Le Chatelier, Vieille, Canet, Clemenceau, el Coronel Depout y tres Senadores más que designará cada uno de los Departamentos de Guerra y Marina.

De los mencionados, los cuatro primeros pertenecen a Corporaciones, científicas y los restantes en representación de la industria. Colisión de marineros ingleses. En Douvres se produjo una colisión entre las tripulaciones de los torpederos ingleses Falón y Coloune, que no revistió gran importancia.

Colón. En aguas de este puerto y efecto del fuerte temporal que en el reino, se aboradaron el vapor Corsica y el yacht Libellule, sufriendo este último importantes averías. Estudios é Inspecciones. Con motivo de la catástrofe del Jena en Tolón, una comisión designada al efecto, ha hecho investigaciones sobre los accidentes producidos por las caídas y los explosivos que se han producido en el nuevo acorazado Jules Ferry, en el torpedero Kabyle y el aviso Chamouis.

En breve se ocupará la referida comisión de los accidentes que se producen en los submarinos. Naufragio. En Saint-Nazaire-du-Var, el barco de pesca Francisco y Gabriela se ha perdido. Se ignora que habrá sido del patrón Aubert y de los marineros José Genere y Carlos Fulcheri. Aubert era casado y deja cuatro hijos pequeños.

Se cree que ha habido más naufragios. Un ministro que inspecciona. El día 11 del actual estubo en Niza, a donde llegó por la mañana, el ministro de la Guerra francés general Picquart, el cual viaja de incógnito. Le acompañaban el general Brun y el comandante Targe. Visitó en automóvil, entre otras cosas, la región fronteriza y la línea del ferrocarril de Niza a Coni.

F. R.

Fábrica de moneda falsa descubierta. El jefe de vigilancia de la estación del Mediodía D. Adolfo de Miguel venia practicando averiguaciones en busca de algunos individuos complicados en un negocio de falsificación de moneda.

De las declaraciones de éstos pudo averiguarse que en la calle del Norte, había una fábrica de moneda falsa. Provisito el Sr. Millán Astray de un mandamiento judicial y acompañado de los inspectores Sres. De Miguel y Gullón y de los agentes Sres. Escribano y Portillo, personóse en la casa número 7 de la calle del Norte.

En el cuarto bajo derecha habita un hombre llamado Domingo Martínez, de treinta y dos años, natural de Cuenca, en unión de su amante. Comenzó el registro de la casa encontrándose en una de las habitaciones una enorme maquinaria y al lado varios troques con los cuños, dos monedas de a duro de 1898 y otros útiles a propósito para la falsificación.

La policía practicó otro registro en una lechería de la calle de Eguilaz encontrando varias máquinas laminadoras y arropa y media de láminas de plata. El dueño de la tienda Vicente Gutiérrez y otro individuo que dormía en la casa llamado Francisco Badia negaron que les perteneciesen aquellos aparatos, pero a pesar de ello pasaron al Juzgado de guardia.

La policía realizó otro registro en la tienda número 43 de la calle del Cardenal Cineros, que es donde los detenidos ayer mañana trabajaban de estaban de establecer la platería, según manifestaron. Encontráronse en dicha habitación varias herramientas de falsificación, de ellas un juego completo de troquelera con cuños para duros echa 1898.

Los falsificadores no confeccionaban más moneda que aquella que podían expender durante el día, y así lo prueba el hecho de no haberse encontrado duros acuñados en ninguno de los domicilios sorprendidos. Se cree que el negocio tenga ramificaciones en varias provincias, y que sean las de mayor importancia Barcelona y Sevilla. Después de prestar declaración quedaron incomunicados todos los detenidos.

DE TEATROS

La Farándula. Celebrará su función mensual, el día 16 del corriente, a las tres y media de la tarde, en el teatro de la Princesa, poniéndose en escena El gaban de pieles, El padrón municipal y La buena sombra.

INFORMACION POLITICA

Proyectos de ley. Entre los proyectos que el Gobierno se propone presentar a las Cortes en cuanto éstas se reúnan, figura uno denominado de colonización interior, cuya confección corre a cargo del ministro de Fomento. Con este proyecto parece que se aspira a dar un gran impulso al desarrollo de la agricultura y de la industria nacionales, con el fin de que en ellas puedan hallar ocupación muchos de los centenares de obreros que anualmente emigran a América.

Los presupuestos. Según leemos en nuestro estimado colega ABC, los ministros trabajan activamente en la preparación de los presupuestos de sus respectivos departamentos. Esta labor ha de ser muy amplia, porque el propósito del Gobierno es presentar a las Cortes unos proyectos económicos de completa reorganización, especialmente en determinados departamentos.

Parece, por noticias fidedignas, que particularmente en Fomento y Marina las innovaciones y mejoras serán grandes, por considerar el Gobierno que los servicios que afectan a ambos ministerios constituyen el nervio de las necesidades del país. En el presupuesto del primero de dichos departamentos se atenderá con especial cuidado a aquellas obras que impulsan la vida material de la Nación, no miradas hasta ahora con la escrupulosa atención que su importancia requiere, y se procurará despertar las energías de los elementos que cooperan al trabajo, a la producción y a la industria.

Y en lo que respecta a la Marina, pronto se echa de ver la urgencia de fomentar las fuerzas navales y de coadyuvar a que la flota mercante alcance el grado de expansión solidez, que hoy el afán de toda nación moderna y progresiva. En Instrucción pública y en Hacienda también se realizarán reformas conducentes al mejoramiento de los servicios que le están encomendados.

Los presupuestos estarán casi ultimados a mitad del próximo mes de Mayo, y en disposición de ser leídos en el Congreso en una de las primeras sesiones hábiles que éste celebre. Designación de interventores. Las noticias oficiales de provincias, recibidas en Gobernación, dan cuenta de haberse verificado ayer la designación de interventores para las próximas elecciones de diputados, sin haber ocurrido más que incidentes sin importancia.

En Madrid, dicho acto se verificó, también, sin novedad. Loño, mejorado. El ministro de la Guerra se encuentra mejorado de la afección grippal que le ha hecho guardar cama estos días. No habrá indultos. Parece que el Gobierno tiene el propósito de no conceder indultos con motivo del natalicio del príncipe heredero, a menos que circunstancias imprevistas le hicieran cambiar de parecer.

CURIOSIDADES

La mina de Hongay. Existe en la región Indo china de Hongay ó Puerto Coubet, una mina de carbón poco conocida, a pesar de su importancia como punto estratégico, que está explotándose de una manera muy notable, y en la cual no son de temer los accidentes del grisú. Está situada a unos 10 kilómetros de la ciudad de Hongay que es el punto de escala de barcos que navegan por el golfo de Along, cuya comunicación con dicha mina ha sido establecida por medio de un ferrocarril situado en el punto denominado Haton. Dicha mina es un caso único en el mundo, (exceptuando algunos puntos aislados de la región hullera de Decazeville), pues que su explotación se hace completamente al aire libre. Encuéntrese el carbón en masas compactas formando una columna de cerca de 70 metros de altura. Bastó con sacar la capa pedregosa para poder extraer el carbón y despejar por medio

de gradas de explotación a lo largo de las cuales van corriendo vagonetes. El carbón extraído es de buena calidad existiendo el carbón en polvo en cantidad importante. Así se explica la instalación en el mismo Hongay de una importante fábrica de aglomerados. La producción de la mina es de 1.000 toneladas diarias y podría extraerse el carbón en mayor cantidad si se encontrara fácil despacho, pues se han descubierto otros yacimientos que aún están sin explotar.

Compónese el personal de la mina de unos 50 europeos y de 3.500 indígenas. Suministra el carbón al arsenal de Saigón, a la escuadra francesa, así como también a la mayor parte de la industria tonkina y cochín. china, sin contar a los muchos japoneses que se aprovisionan del carbón el polvo para calentamiento de sus hornos de porcelana.

Publicaciones.

Acaba de publicarse el número 190 de la acreditada revista decenal ilustrada Vida marítima, órgano de propaganda de la Liga Marítima Española, con escogidos textos y profusión de magníficos grabados, como expresa el siguiente sumario: Texto.—Crónica internacional, Genaro Alas.—La navegación submarina; sus peligros reales y sus puestos, Lawrence Y. Spear.—Comunicaciones marítimas, J. Arumi.—Saneamiento del Istmo de Panamá, Juan Redondo.—Crónica general, Santiago Arambillet.—Ilustraciones de Guillermo de Federico.—Glorias y venturas, bocetos marítimos, I. La Narváez, José Zahonero.—España en la Exposición marítima de Burdeos.—Del litoral: puertos y playas.—Por mar y tierra.—Legislación y jurisprudencia marítima, Guillermo García, Pureño.—Navegación, fletes y mercados.—Nuestros grabados y anuncios.

Grabados.—La navegación submarina (cuatro grabados).—Plano del Canal de Panamá.—Entrevista regia en Cartagena (cuatro grabados).—Cable de Barcelona a Palma (dos grabados).—La Perla del Mediterráneo.

Noticias.

Después de cualquiera de los deportes modernos, en que el sudor puede producir graves trastornos, recomiéndase por distinguidos médicos una fuerte fricción con AGUA DE COLONIA DE ORIVE.—Frasco de 3 a 24 reales.

Hallándose de maniobras en Villafranca del Panadés fuerzas del regimiento de Treviño, una bala Mauser ocasionó la muerte a un individuo que pasaba casualmente por las inmediaciones de aquellos lugares.

Se haya enfermo de gravedad, a consecuencia de una pulmonía infecciosa, el exministro conservador D. José de Cárdenas.

LA BOLSA

Table with columns: COTIZACIONES, Día 13, Día 14. Rows include 4% perpetuo interior contado, Serie F. de 50,000 pta. nominales, etc.

Table with columns: Valores de sociedades, Acciones. Rows include Banco de España, Banco Hipotecario, Banco Hispano Americano, etc.

Table with columns: Obligaciones. Rows include Cédulas del Banco Hipotecario, Sociedad de Chamberi 5%, etc.

Table with columns: Cambio extranjero. Rows include París.—A la vista por %, Londres.—Libra esterlina, etc.

PROPIETARIOS

Se desea comprar una casa en sitio céntrico, distante a unos doscientos metros de la Puerta del Sol. Informarán en esta Administración. No se admiten intermediarios.

Uniformes para la Marina

E. QUINTANA ARENAL, 15, SASTRERIA Cazadores. Se vende una viña de seis fanegas de cabida, incluyendo con las tapias del monte del Pardo, y con salida del mismo, la más próxima a Madrid.

Los informes se darán en esta Administración. Espectáculos para hoy. COMEDIA.—A las nueve.—Guerra in tempo di pace. LARA.—A las nueve.—Las hormigas.—La rebotica.—Zaragüeta. ZARZUELA.—A las siete (sección vermouthe).—La zahori.—El gallo de la pasión.—La copa encantada.—El carro de la muerte.—La rabalera. Imp. del Fomento Naval, San Bernardo 61

COMPañIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Abril saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor "Alfonso XIII" directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é Isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Abril saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor "Antonio López", y el 15 de Cádiz el vapor "León XIII" directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, Morales Cuba é Isla 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 "Cataluña" 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 Sabanilla, 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.

El día 27 de Abril saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor "C. López y López" directamente para Génova, Port-Saïd, 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 Abril saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor "Alfonso XII" 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 Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo

El día 25 de Abril saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor "San Francisco", para Fernando Póo, con escala 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 en las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias, á viajantes del Comercio y por pasajes de ida y vuelta. Precios convencionales por camarotes de lujo. 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.

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

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

Astilleros del Nervión

BILBAO-SESTAO

- Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.
- Reparación de cascos, máquinas y calderas.
- Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho.
- Machina de 100 toneladas.
- Construcción de máquinas y calderas de vapor.
- Especialidad en máquinas marinas.
- Material para minas.
- Tranvías aéreos.
- Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.
- Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.
- Instalación de lavaderos.
- Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONEL. DAS
Presupuestos gratis.

Gabanes hechos para caballeros

Hechos generos y forros, hechura superior, desde 30 y 35 pts. Pellizas y pasamontañas, desde 20 y 25 pts. Trajes de americana en una y dos filas, gran moda, desde 20 á 80 pts. Pantalones á 8 y 10 pts. Ingleses á 15 pts. Chalecos fantasia con una fila y cruzados, á 12 y 13 pts. Los últimos figurines. Almacén de ropas hechas y sastrerías á medida para niños, jóvenes y caballeros. Grandes surtidos.

Fuencarral, 8, tienda.—Fuencarral 8, entlo.

COMPañIA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIM, LTD DE LONDRES

FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUIPUZCOA)

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etc., 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 á la
Dirección General—Montalbán, 3, Madrid
ó á la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

GRAN CENTRO DE COMISIONES Y AGENCIA DE NEGOCIOS

DE

SANTIAGO GARCÍA CASTELLÓN

Solano, número 6.—OADIZ.

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 GERMÁNIA, 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

Perfumería GAL

Arenal, 2.

Diario de la Marina

ADMINISTRACIÓN:

San Bernardo, 19

Precios de suscripción:

En Madrid: Un mes, 1,50 pesetas.—Trimestre, 4,50 ídem.—Semestre, 9 ídem.—Año, 18 ídem.

Provincias: Trimestre, 5 ptas.—Semestre, 10 íd.—Año, 20 ídem.

Unión Postal: Año, 60 íd.

Asia y América: Un año, 70.

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

Ibarra y Compañía SEVILLA

Línea regular de vapores

entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos interiores.

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 semanal con Bayonne y Burdeos

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

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

ALMANAQUE BAILLY BAILLIERE

Pequeña Enciclopedia popular de la Vida Práctica

De tomo de 500 pag., 900 figuras y mapas en dos columnas.

PUEDA SER LEIDO POR TODO EL MUNDO
CONVIENE A TODO EL MUNDO
INTERESA A TODO EL MUNDO

600 PREMIOS ES AMENO E INSTRUCTIVO

Y bono de artículo gran utilidad repartidos entre los compradores. Participación gratis al billete de la Lotería de Navidad n.º 11.214

PRECIO En rústica 1.º 50 En cartón 2 Pesetas En piel 3 Pesetas

Biblioteca Marítima Nacional

Cartagena.—Muralla del Mar, 65, primero.

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos, que llevan en su primera cara 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 manda á quien la pide.

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

Centro de propaǵanda

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

Matias López

Infantiles, Zoología, Iberos Historia España, Hombres célebres, Asuntos del Quijote, Escudos, y Banderas (Geografía).

CHOCOLATES

Tés especiales

Biblioteca "Patria"

MADRID

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

La mejor recomendación de esta BIBLIOTECA es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los señores Pareda, Mendive, Pelayo, Palacio Valdés, Fastenrat, Duque de Rivas, Silvela, etc.

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

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.

Conde de Bernar.

Conde de Cánilleros.

Htrmo. Barón de Vilagayá.

Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca.

Precio. Una peseta.

de venta en todas las librerías de España y América

TODO SE FIA A PLAZOS CÓMODOS á personas serias y de garantía

Catálogos especiales

- | | |
|------------------------------------|---|
| Núm. 1. Bicicletas y motocicletas. | Núm. 6. Instrumentos para médicos. |
| Núm. 2. Confección de toda clase. | Núm. 7. Automóviles. |
| Núm. 3. Muebles. | Núm. 8. Gramófonos y cinematógrafos. |
| Núm. 4. Máquinas de coser. | Núm. 9. Armas de todas clases. |
| Núm. 5. Pianos. | Núm. 10. Joyería relojería y artículos de fantasía. |

Se sirven los artículos de fabricación alemana que no se encuentran en los catálogos.—Toda discreción.—Agencias en todas partes del país.—Para más detalles escribir indicando sus señas á la

EMPRESA ALEMANA EXPORTADORA ARNOLD FUER
Berlín S. W. 43, Friedrichstrasse 27

Maugars en San Sebastián

Comisionista para Francia.

ESPEJOS MISTERIOSOS Y PEGA-NEUVOS PINCELES BARATOS