

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.080

Redacción y Administración,

Madrid Martes 30 agosto de 1904.

Gallo de las Venegas, 5

Dos ediciones diarias

CORREOS MARÍTIMOS

Tratándose de servicios marítimos, donde quiera que se dirija la mirada se encontrarán graves deficiencias y punibles abandonos, imputables exclusivamente a los Gobiernos que venimos padeciendo, los cuales sienten tan profunda aversión hacia el mar que en la imposibilidad de decretar su desecamiento pretenden hacerlo desaparecer del presupuesto reduciendo hasta lo inverosímil cuando no se atreven a suprimirlos de una plumada, lo mismo los créditos destinados a satisfacer atenciones de la Marina de guerra, que los que tienen por objeto sostener la comunicación con las provincias isleñas y posesiones de África ó facilitar el desarrollo del tráfico con otros países.

En este concepto, la conducta del Gobierno es realmente funesta y antipatriótica, puesto que no solamente se opone á que España pueda ensanchar y activar sus relaciones comerciales con mercados que, de seguro, dispensarían excelente acogida á los productos nacionales, sino que también se opone á que las comunicaciones con las islas Baleares y Canarias y los territorios de África, donde ondea nuestra bandera, sean todo lo frecuentes que exigen las necesidades del comercio y las conveniencias de índole nacional.

Especialmente por lo que atañe á Canarias, urge que los Gobiernos estudien la manera de que los correos marítimos circulen con más frecuencia que al presente entre aquel Archipiélago y la Península, pues es de un efecto deplorable y constituye un bochorno para España, que mientras los puertos de Tenerife y Las Palmas son visitados diariamente por buques ingleses, solo cada cuatro ó cinco días llega á ellos el correo de España.

Y ocurre esto en aguas nacionales donde toda la soberanía de España está representada por un pequeño cañonero que, como es natural, ni aún el servicio de vigilancia podrá prestar con la eficacia que fuera de desear.

Tan manifiesto desdén hacia una provincia que, merced tan sólo al trabajo de sus naturales, ha llegado á alcanzar un notable grado de prosperidad y con la que á poco que los Gobiernos lo favorecieran podría sostenerse un tráfico muy importante, no es conveniente ni justo que se prolongue más tiempo, y esto sólo puede lograrse haciendo que la salida de los correos para aquel archipiélago sea más frecuente cada día hasta conseguir que llegue á ser diario.

Y lo mismo que pedimos para Canarias lo hacemos extensivo á Fernando Póo y posesiones del Muni, pues es seguro que las ventajas de carácter moral y material, que pronto comenzaría España á obtener, compensarían con creces los sacrificios nada exorbitantes que el Tesoro habría de imponerse para sostener con perfecta regularidad ese servicio.

Por aquí deba comenzar el Gobierno la empresa de buscar al comercio español nuevos mercados, pues ni éstos pueden existir sin tener organizado un excelente servicio marítimo de comunicaciones, ni se comprende que vayamos á buscar mercados en el extranjero, cuando los que á poca costa pueden crearse en territorio propio están abandonados.

Ecos Navales.

Telémetros para la Marina.

La forma de encontrar medios rápidos y exactos para averiguar la distancia de un buque á un objeto, en la mar, desde un puesto de observación y transmitirla á los apuntadores de los cañones, es problema de gran importancia y no resuelto todavía. Algunos buques ingleses llevan desde hace poco tiempo un telémetro, Barr And Sirood, en la plataforma del proyector eléctrico del palo de proa, pues parece que esta práctica se va á suspender en los buques que se construyan, interin no se llegue á una conclusión final sobre el asunto por el Almirantazgo, después de estudiarse los informes de las Comisiones que investigan este punto.

La actual indecisión ha sido producida, probablemente, por el informe del Comandante del *Talbot*, manifestando lo ocurrido á los rusos del *Varing*, en el combate de Chemulpo, en el cual se recordará, que dos hombres que manipulaban el aparato de tope que da las distancias á los cañones de cubierta, medidas por un oficial desde el castillo de proa, fueron heridos gravemente al principio de la acción. Demuestra esto, que cualquier sistema que dependa de los hombres ó de instrumentos debe mirarse como nada práctico, y de aquí es que sea sensible la orden dada en la Marina inglesa de no instalar más aparatos Barr and Sirood en los buques.

En los nuevos buques, los japoneses van á construir torres acorazadas de observación en varios sitios, en las cuales presu-

miblemente, instalarán los telémetros más perfectos que existan cuando se terminen los buques, creyéndose probable que tenga este mismo propósito el gobierno inglés, cuando muy recientemente ha pedido á los inventores que sometan á examen de porritos navales, instrumentos que den la distancia de los objetos en la mar.

Calderas Belleville.

En un informe muy interesante de persona técnica, respecto al estado de los buques rusos y japoneses, anterior al combate del 10 de Agosto corriente, es muy de notar la unanimidad con que se dice que trabajan perfectamente todos los generadores de esta clase.

Así se asegura que los buques japoneses *Nikasa*, *Asahi*, *Yakumo*, *Izumo*, están todos en perfecto estado, y sosteniendo una buena velocidad; que sus calderas Belleville no han originado dificultad alguna y que sus defectos de máquina han sido de pequeña importancia. De los destroyers, los mejores son el *Shira-Kumo* y el *Asahio*, habiendo perdido mucha velocidad los demás.

De los buques rusos, el *Bayan*, el *Gromoboi* y *Rossia* y el *Askold*, están en perfecto estado de máquina, llevando calderas Belleville todos ellos, á excepción del último, que las tiene Thornycroft.

Los tubos de las calderas del *Pallad* estaban malamente enervados en un grupo de calderas, pero con los recursos de á bordo, se sacaron, se enderezaron y volvieron á colocar en su sitio. También lleva calderas Belleville, el torpedero ruso *Tenent Burukoff*, que fué el que no hace mucho salió de Puerto Arturo, llevando comunicaciones á Niu-Chung y regresó.

Dique flotante.

Los astilleros de Blohm y Vos, de Hamburgo, acaba de construir un dique flotante destinado á la colonia de Camerun. El dique, que va de camino á remolque, se destina al puerto de Daala, y podrá levantar 1.200 toneladas de peso, permitiendo así las reparaciones de los pequeños buques costeros y cañoneros, y dando gran importancia á los talleres de reparación establecidos en Daala.

El acorazado sueco «Thor».

Este pequeño acorazado de 3.500 toneladas, 5.500 caballos y 16,5 millas, que toma parte de la defensa armada, ha varado el 11 de este mes á la vista de Soedraalsterve, cerca de la costa, pareciendo muy difícil el que pueda ponerse á flota, dada la posición en que ha quedado.

POLÍTICA

LAS OBRAS DEL CONGRESO

A toda prisa se están efectuando en el teatro de la Representación nacional, las obras indispensables para cuando se reúnan las tareas parlamentarias.

Es lo mismo que hacen todos los años los otros coliseos de Madrid antes de inaugurar la temporada. Se decora el salón, se forran las butacas, se limpian los candelabros y se pintan las puertas.

En el Congreso van siendo ya demasiadas frecuentes las reformas de temporada. El local es siempre el mismo, oscuro y estrecho, mal ventilado, poco higiénico; pero unas veces ofrece mejor aspecto que otras.

Aquella casa no es sólo el centro donde se reúnen los legisladores. Es todo acuden al salón de sesiones, justamente lo menos interesante del Congreso, que son los pasillos, lo más democrático de España porque allí se codean, se saludan y aún se tratan el salto personaje y el humilde repórter, el gran orador y el pequeño emborronador de cuartilla; el contratista de alto copete y el negociante de bajó vuelo.

Durante el interregno, como ahora ocurre, la casa del país no ofrece la animación que en pleno período parlamentario. Ahora el talón de conferencias, las sesiones están invadidas por gentes poco pretenciosas.

Al frac ó al uniforme, á la levita entallada ó al smoking ha sucedido la humilde chaqueta y la honrada blusa del obrero. Los tapiceros, los electricistas, soldadores y carpinteros van de aquí para allá, trabajan en la magna obra de hermosear el local.

Si los legisladores de profesión les preguntaran á ellos acerca de los problemas interesantes para la vida nacional, acaso obtendrían elementos inapreciables de información. Nadie como los obreros conoce en toda su horrible realidad el problema tremendo de las subsistencias.

Resuenan á menudo en las bóvedas del salón de sesiones raz-namientos oratorios acerca de esos magnos problemas, pero puán diferente sería la fuerza de argumentación si los oradores fueran esos mismos obreros que ahora están ocupados en pasar la garlopa ó la brocha por las aristas interiores del edificio!

Ellos podrían decir lo que vale la pena, no ya enferma, sino moribunda, á fuerza de jarpes parlamentarios; dirían también lo que contribuye al aniquilamiento social el odioso impuesto de consumos; explicarían cómo los grandes problemas de la higiene y de la salubridad pública, son incompatibles con la alimentación deficiente y engañadora que tiene el proletariado.

Deberían invertirse los papeles para que la obra legislativa fuese fecunda en resultados para el país. Dentro, en el salón, los hijos del pueblo, los obreros, los que trabajan, los que producen, los humildes contribuyentes que son como los átomos sueltos de la gran masa social; fuera los entonados personajes que hablan de oídas, y

contemplan, por cinematógrafo, las arduas cuestiones sociales.

La ficción y la realidad se buscan sin encontrarse en el seno de la representación nacional. La una domina en el período de las grandes discusiones y torneos oratorios, la otra solo aparece durante los interregnos, cuando las clases directoras están recreando el cuerpo y alegrando el espíritu por playas y balnearios.

¡Gran contraste! Como los cangilones de noria, suben y bajan alternativamente sin tropezarse jamás. Cuando los unos están en lo más profundo del pozo, los otros se encuentran en lo más culminante de la rueda á plena luz y á pleno sol; unos y otros movidos por el país que completamento vendado como el motor de sangre que mueve la rueda dan vueltas y más vueltas, andando siempre... para no llegar nunca.

PROBLEMAS

Al abismo... ó al montón

Lo de la Gran Vía se formaliza. Los periódicos han publicado, con todos sus pelos y señales el detalle del trayecto. Se derriban manzanas enteras, desaparecen calles de punta á punta... ¡la mar de escombros y cascote!

Un clamor inmenso se levanta de todas las porterías en las casas señaladas para ser derrocadas por la piqueta demolidora. Una de las gangas del Madrid pobre, es desempeñar una portería y tener casa gratis.

¿Y los inquilinos? ¿Y los tenderos establecidos años y años en las casas que van á desaparecer? ¿Llamada la normalidad que mejor sería decir, la monotonía de su existencia están consternados y tocan, como se suele decir, el cielo con las manos.

En efecto, es grave eso de levantar el campo, dejar el nido en el cual, durante años y años se han desarrollado nuestras penas y nuestras alegrías. Todo lo que sea cambiar de postura constituye en España un problema de solución difícil.

Hasta que se ha publicado la resolución ministerial, se hablaba de la Gran Vía como de la toma de Puerto Arturo, una eventualidad muy lejana y que nos tenía á todos perfectamente sin cuidado. Pero la Real orden aprobando el expediente de la Gran Vía está ya en la *Gaceta* y en todos los periódicos de gran circulación, que señalan una por una las calles, por sus nombres, y las casas por sus números, que han de ser objeto de la enajenación forzosa. ¡Ya no es posible dudar!

Hay que levantar el vuelo. ¿Dónde irán las golondrinas, los abejorros, los ratones, las cucarachas y hasta los mininos que se cobijaban en esos inmensos tugos y amenazas, donde rara vez penetra el sol, que en forma de callejones y escondrijos mal olientes y sombríos constituían, por decirlo así la parte tenebrosa del vi-jo Madrid?

En esas calles, en esos barrios, que han tenido el honor de ser citados en la Real orden y figurar en el periódico oficial, no se habla de otra cosa que de la Gran Vía. Para muchos, para la inmensa mayoría de los porteros, inquilinos y tenderos, á quienes se obliga á salir de esos tugorios, la innovación constituye un problema de vida ó muerte.

Ante su contradicción todo lo demás importa poco. ¿Qué puede interesarle ya á ellos el saneamiento de la moneda, el bandolerismo en Andalucía, la guerra ruso-japonesa ni la ruptura entre el Gobierno francés y la Santa Sede? Absolutamente nada.

Para ellos, se acabó el carbón! El fin del mundo es un hecho. Tienen que liar el petate, irse con la música á otra parte, sacar la cabeza por su agujero y contemplar la inmensidad del Universo. ¿A dónde irán? ¿A dónde irán? ¿Dónde sentirán sus reales?

Grave compromiso es el suyo. Cada casa vieja que se derriba es un escondrijo menos para la gente de medio pelo. Ahora no se construyen más que casas grandes, hermosas y bien sanadas; en las que el sol, el aire, la luz, el oxígeno penetran á raudales, pero... ¡qué preciosos el sol! Son casas para ricos.

La gente pobre vive mal en los tugorios, padecen asma, tisis, anemia; se consumen lentamente, como los caracoles en su propia salsa, pero vive. Las cosas malas, pero baratas, desaparecen. Las golondrinas y los abejorros, tienen que emigrar. ¿A dónde irán? ¿A dónde irán... donde va lo que zozobra, lo que vaga, lo que rueda... al templo ó al lupanar, al abismo ó al montón.

Abel Imart.

Pérdida del submarino ruso «D. Iphin».

Este buque, del sistema Boubnoft, era un derivado del submarino americano *Holland*. Tenía, como éstos, un motor de gasolina para la marcha por la superficie, y un motor eléctrico, con acumuladores, para navegar sumergido.

Tenía 2350 metros de eslora, 423 de diámetro, en el fuerte, y un desplazamiento de 500 toneladas.

El *Dolphin*, que apenas estaba termino lo hacia experiencias de sumersión en el Neva y con pretexto de instruir á tripulaciones de futuros submarinos, se le habían embarcado tres oficiales y 34 marineros, no obstante ser su tripulación reglamentaria sólo de un oficial y 11 hombres más. A nadie que tuviera un poco de experiencia en esta clase de embarcaciones, se le hubiera ocurrido el empujar tanta gente en un buque que empezaba sus pruebas y que necesitaba, por tanto, algún tiempo para ponerse al corriente. Además, la sumersión se efectuaba en el Neva, es decir en agua dulce casi, lo que hacía que el buque estuviera más sumergido de lo que debería, puesto que sus planos estaban hechos para navegar en el agua más densa, del mar.

Parece también que la maniobra de sumergirse se había empezado demasiado pronto, sin tener todavía bien coradas las escotillas que daban acceso al interior.

La ola levantada por un remolcador que pasaba cerca del submarino, hizo que entrara agua por la escotilla, originando esto un pánico grande entre la gente, falta de experiencia, que estaba en su interior, creyén-

dose que uno de sus tripulantes, queriendo huir, impidió cerrar bien la escotilla, causando así la muerte de un oficial y 23 hombres, pues el resto logró salvarse.

No es posible hacer caso al dicho de que esta gente que se salvó lo fué por haber sido impelidos al exterior por la presión del aire interior, comprimido por la irrupción del agua, puesto que cuando ésta entra en un espacio cerrado, lo que hace es equilibrarse la presión exterior con la interna. Esto es lo que sucedió también en este caso en cierta parte del buque sumergido, dado que los buzos han hecho constar que los acumuladores habían continuado alimentando las lámparas eléctricas durante cinco horas, después de la sumersión. Los acumuladores, pues, no se habían inundado, sino que habían quedado en el aire comprimido como en vaso cerrado, y quizás, con alguna sangre fría, parte de las víctimas hubieran podido refugiarse en esta cámara de aire y esperar allí socorro del exterior.

Ya sumergido el buque se sintieron dos explosiones; una hacia las seis de la tarde, probablemente producida por el agua al llegar á los acumuladores, y la otra á las once de la noche, en el momento en que las grúas que levantaban el submarino tenían á éste cerca de la superficie. Esta última debida quizás también á los gases de los acumuladores, causó heridas á seis personas de las que esperaban la vuelta á la superficie del submarino.

Este terrible accidente, unido al del submarino inglés *A. S.*, permite deducir conclusiones que no son más que expresión de ideas dictadas por el buen sentido.

No basta tener un submarino para tener un arma de guerra lista para el combate, puesto que la instrucción de sus tripulantes es factor de la mayor importancia. Sólo esta instrucción es la que permite evitar malas maniobras, de consecuencias terribles en un submarino; sacar todo el partido posible bajo el punto de vista militar, y conservar, por último, la sangre fría necesaria para hacer frente á accidentes y averías. Y para esto hace falta paciencia, una exquisita selección de tripulantes y ejercicios repetidos.

La huelga de Marsella.

Paris 29.

Los ministros se han reunido en Consejo, presidido por el Sr. Loubet, presidente de la República. Se han examinado varios medios para poner fin al conflicto de la huelga marítima de Marsella.

El Sr. Trouillot, ministro de Comercio, ha comunicado una carta que ha dirigido á las Compañías subvencionadas para recordarles la ejecución de sus compromisos.

Correo suspendido.

Port Vendres 29.

El Marsa, de la Compañía Touache, vapor correo de Argel, no ha salido ayer para dicho puerto.

Numerosos viajeros salen para Barcelona, don le Compañía ha flutado un pailebot con destino á Argel.

LA CRISIS ECONÓMICA

La crisis económica se agrava, y se agrava por momentos. El Gobierno la teme y se prepara proporcionando obras donde entretengan el hambre los obreros.

Ahí está la Gran Vía; pero esa obra tan complicada y difícil de realizar no resolverá, á lo sumo, el problema obrero más que en Madrid.

En provincias, regiones, comarcas enteras ofrecen un estado lastimoso. Fabricas paralizadas, obreros en puña con los patronos, industrias sin movimiento; la crisis económica en toda su horrible desnudez.

Las huelgas se suceden con vertiginosa frecuencia, unas veces engendra las por la desarmonía entre el capital y el trabajo; otras porque la producción excede al consumo, porque no hay mercados y la oferta excede á la demanda.

No es posible continuar así. El Gobierno está cruzado de brazos contemplando estoica é indiferentemente como se extenúa el país, como se agotan las fuerzas productoras, como se arruina el comercio y la industria.

Aquí los conflictos entre el capital y el trabajo naen, de que el capital es fictivo. Los capitalistas suelen ser, salvo algunas excepciones, gentes que viven en el aire, con fianzas, hipotecas y garantías, con créditos limitados, amenazados siempre de ir á la quiebra ó á la bancarrota.

Los obreros son los esclavos modernistas, sin derecho á nada, como no sea á morir de hambre, luchando siempre en el vacío, sin encontrar nunca quien este sus necesidades ni propiamente los remedios á su horrible situación.

La crisis económica que ya era gran le al advenimiento de los conservadores al poder, es ya incommensurable. El equilibrio económico en que se sostienen los patronos y los obreros es un equilibrio, inestable, el equilibrio del malestar, que resulta de incompatibilidades invencibles entre dos necesidades no satisfechas.

El Gobierno se siente sin fuerzas para abordar estos graves problemas y deja correr el tiempo, esperan lo tal vez que el tiempo lo remedie todo; pero es preciso considerar que á medida que la tributación aumenta y el presupuesto de ingresos ilegítimos al límite ideal de los mil millones, el país se desangra, se arruina y se deshace.

Los programas políticos, llenos de fórmulas de convencionalismo, no resuelven

ya nada. Ahora se necesita otra cosa. Hace falta que la política, abandonando sus asuntos químicos cauces, entre con paso firme y seguro en el accidentado terreno de los problemas positivos, esos que afectan á la producción, al consumo, á las subsistencias, al vivir, al ser, al estar en suma á la existencia individual y colectiva de las agrupaciones obreras.

La reforma electoral, la revisión del Concordato, la reorganización de servicios administrativos, nada de eso resolverá la aguda crisis económica pendiente.

Hay que dejarse de andar por las ramas y acudir al tronco; abordar de frente el problema de la vida hasta conseguir que se eleven los salarios, disminuya el precio de los artículos de consumo y de las viviendas, disminuyendo la mortalidad y dignificando la existencia del proletariado; en suma, abaratando la vida, simplificando las relaciones sociales y gobernando bien, que es justamente lo que no saben hacer los hombres que hoy se encuentran en el Poder.

DESDE WASHINGTON

Preparativos electorales.

La campaña presidencial se va desarrollando sin gran animación; bien es verdad que está en sus comienzos y que el calor abate; en Septiembre será cuando la propaganda ó *extra session*. ¿Cuál será el tema principal de la contienda?

El *Herald* de Nueva York, que se ha ido con Mr. Park-r, quiere que sea el imperialismo. Según él, Mr. Roosevelt representa el imperialismo y el candidato demócrata, Mr. Park-r, representa la tendencia americana pura, tradicional, anti-imperialista. Otros periódicos, algunos políticos y no pocos capitalistas sin filiación política, desearían que el tema fuese la libertad del trabajo; tema, que no es académico; que no ha sido propuesto por la gente estudiosa, por afán de teorizar; sino que lo han planteado las Asociaciones obreras, con sus huelgas, su presión y sus atentados al derecho.

Se pide una legislación especial que proteja al trabajador no asociado contra las organizaciones obreras, que se oponen á que se le emplee y que lo persiguen é intimidan. Es dudoso que ninguno de los grandes partidos, el republicano y el demócrata, abogue por esa legislación. En sus programas, hablan de las relaciones entre el capital y el trabajo, pero á nada concreto se obligan. Los demócratas dicen: «Queremos leyes que reconozcan los justos derechos del capital y del trabajo... Se viola las garantías constitucionales cuando á un ciudadano se le niega el derecho al trabajo; quien se lo niegue, individuo, gobierno, organización, debe ser sumariamente castigado.» Según el programa republicano «las combinaciones de capital ó de trabajo son resultado del movimiento económico de esta época, pero á ninguna se le ha de permitir que infrinja los derechos y los intereses del pueblo.»

El texto democrático es más explícito y apunta al blanco; puesto que proclama que se viola la constitución cuando á un ciudadano se le niega el derecho al trabajo; y, además, pide que sea castigada «sumariamente» toda organización que niegue ese derecho. Eso se ha puesto en el programa para tranquilizar á la clase capitalista, que se había alejado del parti lo demócrata en estos últimos años; pero ¿quiere suponer que los oradores demócratas, durante la campaña electoral, vayan por el país, declarando la guerra á las asociaciones obreras, que disponen de tantos votos?

Serán cosas feas como vinagre. Claro que los trabajadores no asociados son muchos y también votan; pero carecen de organización. Lo más que harán los demócratas—y, también, los republicanos—será ajustar su lenguaje al distrito en que operen; allí donde las asociaciones obreras son fuertes, se cantará la balada de los abusos del capital contra el trabajo; allí donde no haya masas operarias, ó, si las hay, no pertenecen á las asociaciones, se entonará la endecha de la tiranía socialista.

Cuando Bonaparte, en Egipto, mostró inclinación á hacerse mahometano, á uno de sus generales le dijo: «¿Por qué te preocupas de eso? En París, la soberanía nacional es contraria á toda religión; aquí está con Mahoma.»

Bien mirado, acaso no se necesite una legislación especial para amparar en su derecho al ciudadano que quiera trabajar; y baste con las leyes vigentes; y, ni siquiera haga falta que se excite á los tribunales á apli arlas. Entre las deplorables manías de estos tiempos figura la de creer demasiado en los remedios legislativos; el vigoroso artículo que Herbert Spencer publicó, hace más de treinta años, contra ella, sigue teniendo actualidad.

Las víctimas de las asociaciones obreras son el capitalista y el obrero libre, ó sea, no asociado; y esas víctimas son quienes acabarán con sus opresores. Ya los ha hecho frente, en Chicago, en la huelga de los mataderos de ganado; y, ahora, en Nueva York, se lo harán, en la huelga iniciada en los ramos de construcción urbana.

Los patronos han adoptado una táctica, que es muy fuerte, por estar basada en la justicia. Las asociaciones pretenden que no se de trabajo al obrero que no sea asociado. Y los patronos declaran que admitirán á todo obrero, aunque sea asociado; con lo que, al asociarse, para lograr colocación, resulta una superfluidad.

X. Y. Z.

Del puerto de Barcelona

A propuesta de la Junta del Puerto, se ha modificado las tarifas del Dique flotante y dependiente en el sentido de no exigirse pago alguno por los trabajos que de noche se ejecuten en los buques; concebir á los mismos un descuento del 10 por 100 sobre la factura total de gastos cuando vayan á careneros por tres ó más días, y de permitir que éstos se utilicen para nuevas construcciones navales ó su desguase, con una rebaja del 50 por 100 como máximo de las tarifas correspondientes, á juicio de la propia Junta.

Se han verificado las terceras pruebas del bloque de 1.200 toneladas, las cuales han dado mejores resultados que las anteriores, pues las filtraciones han sido menores.

En caso de que las nuevas pruebas den com-

ploto resultado, muy pronto se harán las de resistencia.

—En el muelle de la Muralla se está procediendo a la descarga de grandes trozos y planchas de hierro viejo, procedente de gran número de vapores que naufragaron en el Cabo de Gata, y que, abandonados por las sociedades de seguros, son extraídos del mar a trozos por la sociedad creada al efecto, la cual cuenta con buzos y aparatos de todas clases.

—Antes de salir a las doce, se hizo a la mar, con rumbo a las costas de Levante, el cañonero estacionario en este puerto, el cañonero «Santa Cruz de Tenerife» con rumbo a este puerto, en el cual es esperado mañana.

—Se encuentran en Savannah, tomando cargamento de algodón, los vapores austro-húngaros «Harmar» y «Margherita», de la Compañía «Norddeutscher Lloyd», de una parte y las dos Sociedades alemanas «Hamburgo Americana» y «Norddeutscher Lloyd», de otra.

—Se ha estipulado que el capital de la «Austro Americana», actualmente de cuatro millones de coronas, se eleva a quince millones; que las dos Compañías alemanas «Hamburgo Americana» y «Norddeutscher Lloyd», suscriban las nuevas acciones de la «Austro-Americana», hasta cinco millones de coronas; que la flota de los «Hermanos Cosulich», compuesta de trece vapores, pase a pertenecer a la «Austro-Americana», por un precio alzado de seis millones de coronas.

En lo sucesivo, dicha flota se dedicará exclusivamente al transporte de mercancías entre Trieste y Nueva York, y en cambio tres vapores de pasajeros de la «Austro-Americana» y otros dos en curso de construcción en Inglaterra; para dicha Sociedad harán exclusivamente un servicio bimensual de emigrantes entre Trieste y Nueva York, con un casco de pasajeros de pasajeros del Norte de Austria pasarán por Hamburgo.

Se anuncia que el ministro de Comercio de Austria presentará al mismo tiempo al Reichsrath un proyecto de ley con respecto a la Compañía «Austro Americana» de Trieste, los mismos privilegios otorgados a la Compañía «Cunard» en Fiume por el parlamento húngaro.

Indudablemente ese nuevo convenio señala un episodio de la terrible lucha entablada entre las Compañías alemanas y la Compañía inglesa la «Cunard» y lo demuestra la rebaja en los pasajes establecida inmediatamente por la Compañía «Austro Americana» cuyos vapores transportarán los emigrantes a un precio inferior al establecido para el mismo trayecto por la Compañía inglesa la «Cunard».

MARINA MERCANTE

RIVALIDAD DE LAS COMPAÑIAS TRANSATLANTICAS.

Un importante convenio acaba de firmarse en Viena, en la «Wiener Bankverein», entre los Sres. Baillo, Director de la Compañía Hamburguesa-Americana, Wiegand, Director del «Norddeutscher Lloyd» de una parte y las dos Sociedades alemanas «Hamburgo Americana» y «Norddeutscher Lloyd», de otra.

Se ha estipulado que el capital de la «Austro Americana», actualmente de cuatro millones de coronas, se eleva a quince millones; que las dos Compañías alemanas «Hamburgo Americana» y «Norddeutscher Lloyd», suscriban las nuevas acciones de la «Austro-Americana», hasta cinco millones de coronas; que la flota de los «Hermanos Cosulich», compuesta de trece vapores, pase a pertenecer a la «Austro-Americana», por un precio alzado de seis millones de coronas.

En lo sucesivo, dicha flota se dedicará exclusivamente al transporte de mercancías entre Trieste y Nueva York, y en cambio tres vapores de pasajeros de la «Austro-Americana» y otros dos en curso de construcción en Inglaterra; para dicha Sociedad harán exclusivamente un servicio bimensual de emigrantes entre Trieste y Nueva York, con un casco de pasajeros de pasajeros del Norte de Austria pasarán por Hamburgo.

Se anuncia que el ministro de Comercio de Austria presentará al mismo tiempo al Reichsrath un proyecto de ley con respecto a la Compañía «Austro Americana» de Trieste, los mismos privilegios otorgados a la Compañía «Cunard» en Fiume por el parlamento húngaro.

Indudablemente ese nuevo convenio señala un episodio de la terrible lucha entablada entre las Compañías alemanas y la Compañía inglesa la «Cunard» y lo demuestra la rebaja en los pasajes establecida inmediatamente por la Compañía «Austro Americana» cuyos vapores transportarán los emigrantes a un precio inferior al establecido para el mismo trayecto por la Compañía inglesa la «Cunard».

DESDE MUROS

Una biblioteca.

Varios entusiastas, amantes de todo aquello que sea dar un paso más por ese hermoso camino que el progreso nos franquea, utiman los detalles necesarios para establecer en nuestra villa una biblioteca popular, a la que, mediante una módica e insignificante cuota, podrán concurrir todas las clases sociales a pasar un agradable rato, instruyéndose con la lectura de las obras científicas, morales y recreativas de los autores más distinguidos.

Para ello pedirán la valiosa cooperación de los amantes de la literatura y de todas aquellas personas que en algo estimen la cultura patria.

La biblioteca se instalará en un salón preparado al efecto y con todas las comodidades necesarias para que la estancia de los lectores en él les sea agradable.

Necesario es ahora que el pueblo de Muros, corresponda como debe al esfuerzo de los que, sin más mira que arrancar al elemento joven del establecimiento, tabernario para instruirle y moralizarle, se sacrifican llevando a efecto la apertura de un centro tan importante.

Si, como se espera, se venzan alguna dificultades que se interponen, la apertura no se hará esperar mucho.

La pesca.

Ha empezado la época de agitación y de ilusiones para los sufridos y laboriosos pescadores con las faenas de la pesca de la sardina.

Todos los deseos y aspiraciones de los hijos del mar, convergen en estos momentos con el afán de hacer la perlicosa costura con grande acopio y felicidad.

Por ahora no ha habido mayor abundancia, lo cual deploramos, por reconocer que el trabajo de esta época enjuga muchas lágrimas en el hogar de nuestros proletarios.

Se paga el millar de sardinas estas días, de 20 a 30 reales.

El congreso se cotiza a 100 reales quintal. La caballa a 40 reales el ciento.

Corresponsal.

Agosto, 29 904.

Los Maestros de Escuela

La Asociación Nacional del Magisterio Primario ha celebrado las sesiones anuales que previene el Reglamento.

Con sencillez y fraternidad, no exentas de elocuencia, la Asociación tomó, entre otros de menor importancia, los siguientes acuerdos:

1.º Estudiar un proyecto de nuevo Reglamento que permita el ingreso en la Asociación Nacional a los Profesores de Escuela Normal, Inspectores y Secretarios de las Juntas provinciales de Instrucción pública, para constituir un organismo potente con todo el Magisterio de primera enseñanza.

2.º Gestionar la rebaja de precio en los billetes de ferrocarril para los asociados que concurran a las sesiones de la Nacional y a cuantos viajes por asuntos profesionales.

3.º Dirigir instancia al Excmo. Sr. Ministro de Instrucción pública en solicitud de que se conceda la jubilación a todo maestro que lo solicite, sea cualquiera su edad, siempre que lleve treinta y cinco años de servicios en propiedad; que sean tenidos en cuenta las medidas que propone para la provisión de escuelas; que se generalicen las clases para adultos; que el sueldo mínimo de los Maestros en las provincias vascoas y Navarra, sea el de 500 pesetas, que ya disfrutan en el resto de España; que para ejercer el cargo de profesor de Escuela Normal, Inspector de primera enseñanza, Secretario de Junta provincial y maestro de primera enseñanza, sea requisito indispensable examinar en Escuela Normal, de todas y cada una de las asignaturas que constituyen la carrera de Maestro de primera enseñanza; que se derogue el artículo 22 del R. D. de 24 de Octubre de 1902, que facultó al Ministro de Instrucción pública para proveer libremente, en Madrid y Barcelona, una Escuela de cada cinco vacantes; que se construyan ad hoc cuantos locales escolares sean precisos para instalar las públicas de primera enseñanza; que se ley el proyecto del exministro Sr. Allendesalazar, referente a sueldos y material de escuelas, con las modificaciones pedidas por esta Asociación Nacional; que se procure salvar los atrasos al Maestro de Escuela; que no se conceda a los Alcaldes el derecho de imponer multas a los Maestros, ideado por el Sr. Maura, y, por último, dar un expersivo voto de confianza a la Comisión permanente de la Asociación.

MUERTE DE UN OBISPO

A consecuencia de una afección cardíaca que desde hace tiempo padecía, falleció ayer en Ciudad Real, el obispo de aquella diócesis.

El cadáver ha sido embalsamado y después trasladado a la capilla del palacio episcopal, en la cual se dirán misas por el eterno descanso del alma del finado.

El entierro se verificará el día 1.º de Septiembre en la capilla de la Catedral, que por su iniciativa y a sus expensas fué constituida.

La muerte del obispo. Prior de las Ordenes Militares, D. Casimiro Piñera y Naredo, ha sido sentidísima, por ser muy respetado y querido en toda la diócesis.

El finado ha sido, durante muchos años, arzobispo de Ciudad Real, hasta que en el año 1893 fué nombrado obispo de Barbastro; luego, en 1899, ocupó la silla episcopal de Badajoz, desde donde pasó a la de Ciudad Real.

Era muy estimado entre sus feligreses por su ilustración y extremada caridad, pues todas las veces que gustaba en limosnas y obras piadosas, hasta al extremo de que ha muerto en la mayor pobreza.

El dirigí y terminó las obras del Seminario de Ciudad Real, en el cual introdujo notables reformas y realizó también el arreglo parroquial de la diócesis.

En el puerto de La Luz.

Una colisión.

Según leemos en la prensa de Las Palmas, hace algunos días pudo ocurrir en el puerto de La Luz una verdadera catástrofe, pareció la a la que sepultó el vapor italiano «Sui América» en aquellas aguas. A las 10 y media de la tarde hallábase fondeado frente al muelle de Santa Catalina el vapor inglés «Drummond», que procedente de Buenos Aires había llegado aquel mismo día y estaba tomando carbón para seguir viaje a Inglaterra.

A la expresada hora entró en el puerto el hermoso vapor inglés «Hydaspes», de 8.500

toneladas que, de paso para Hamburgo, venía cargado de granos de la Argentina. Este buque penetró en el puerto con la misma velocidad que traía, a pesar de haber echado un ancla con seis grilletes y de dar máquina atrás, el «Hydaspes», se fué de proa sobre el «Drummond», partiendo en dos pedazos un canchay de 200 toneladas que se hallaba al costado del último dándole carbón, quedando a flote los restos del canchay, pero yéndose al fondo 2.000 sacos vacíos embreados y unas cien toneladas de carbón. La embarcación destruida era de «The Grand Canary Coaling» y se construyó hace pocos meses.

El «Drummond» sufrió algunas averías. Quedó con tres planchas hundidas y hace un poco de agua. Este buque está sufriendo reparaciones.

El Capitán del «Hydaspes» se hizo responsable a pagar todos los daños y perjuicios ocasionados, expresando que la causa del siniestro obedeció a no haber dado atrás la máquina como él había ordenado al maquinista.

Si el canchay no hubiera estado atracado al «Drummond» el vapor «Hydaspes» hubiera hundido su proa en el departamento de máquinas del primero, ocasionando la explosión de las calderas y el hundimiento del buque. La catástrofe hubiera sido muy importante.

El «Hydaspes» siguió su viaje para Hamburgo.

Servicio telegráfico

Salida del Rey, de Bilbao.

Bilbao 29.

Antes de las ocho de la mañana numerosos balanderos y vaporetos rolearon al «Giralda».

A dicha hora el yate real levó anclas y se hizo a la mar acompañado de los yates, balanderos y remolcadores hacia punta Gaiola.

Las baterías de Algorta hicieron las salvas de orden.

En el «Laurak Bat» iban los ministros. En Plenicia se despidieron los barcos.

Vendimiadores en huelga.

Celta 29.

Varias hueras de vendimiadores se han producido en los pueblos inmediatos.

El obispo de Laval.

Roma 29.

Ha llegado el obispo de Laval y ha visitado a monseñor Merry del Val.

El Príncipe de Asturias.—Reunión misteriosa.

San Sebastián 30.

El Príncipe de Asturias, acompañado de sus hermanos los príncipes Reiner, Felipe y Genaro, ha salido en el «Sud» expreso para Valladolid.

Se ha guardado absoluta reserva acerca de la reunión celebrada por los ministros.

Se sospecha que se ha tratado en ella de la cuestión de Marruecos.

Graves sucesos.

Limoges 29.

La huelga de obreros de papel en Saint Julien ha revestido mayor gravedad de la que se había supuesto, pues los manifestantes penetran en las fábricas derribando las puertas y apoderándose del papel fabricado del prendedor fuego en la vía pública.

También rompieron a pedradas los cristales de todas las fábricas.

CUENTO

ABUELO Y NIETO

I

—Corre, Antonio, vé a prisar. Pídele al amo lo más preciso para enterrar nuestro pobre hijo. No te lo negará.

—Te engañas, es muy avaro é incapaz de hacer una buena acción.

—No importa; es posible que deje de compadecerse de nuestra miseria; ¿cómo quieres que yo permita que el hijo de mis entrañas vaya a la fosa común, perdiendo hasta el consuelo de ir a llorar sobre su tumba?

—Tienes razón; además, que lo que le pediré será sólo un adelanto, después que me lo descuente de mis jornales. Voy corriendo.

II

—Que no puede ser, créeme, Antonio; nadie paga... yo sólo sé lo que paso para salir adelante.

—Pero considere, don Matías, nuestra

situación; el niño muerto y sin tener en casa un céntimo para enterrarlo, ni nada que vender, pues para atender a su enfermedad, hasta su mis ra piza hemos tenido que empeñar pieza tras pieza.

—Mucho lo siento, pero no me es posible.

—Al menos, lo justo para comprar un trajeito y no tener que dar sepultura casi desnudo al pobre ángel.

—Nada; no puedo.

—Hágase cargo de que mi mujer también está delicada y amamantando a otro niño.

—Que no, he dicho, y basta.

—Adiós entonces, y perdóname, D. Matías.

—Adiós. (Refunfuñando) ¡Habrás visto!

III

—¿Dónde está mi nietecito... dónde está?

—Aquí, abuelito Matías, aquí.

—Que por muchos años. Dame un beso, Dios te conceda una vida llena de felicidades... Aquí tienes mi regalito... Un abrigo de pieles; es precioso. No lo encontrará mejor; onesta un dineral.

—Muy bonito.

—Con él no hay que temer el frío... Pruébalo... a ver... Pero si es una monada mi nieto. Para él todo me parece poco.

—(La verdad que papá para con el nene es muy generoso. Tan tacañito que es para los demás.)

—Yo me voy pronto, pues tengo que hacer; pero hoy te quiero a almorzar en casa... ¿Vendrás?

—Sí, abuelito.

—Mandado pronto y... con el abrigo ¿verdad?

—Con el abrigo.

IV

—¿Cuánto tarda mi nietecito! A ver si este muñeco me hará cambiar de costumbres y comer quién sabe cuándo. Pero llaman... El será... Hola, caballero. ¿Cuánto ha tardado usted!

—Me entretuve en casa de Antonio.

—¿Ha yaid una ocurrencia! Pero... ¿por qué te has quitado el abrigo? Tantas ganas como tenía de vértelo puesto otra vez.

—El abrigo... Si no lo tengo.

—¿Qué dices?

—Pues... Pasual... el hijo de su jardinero andaba medio desnudo y tiritando de frío... y como no me hacía ninguna falta con mi traje, tan abrigadito... pues... se lo di.

Al oír estas palabras, D. Matías tornóse rojo... primero de indignación... después de vergüenza.

JUAN CADIRA MENTA.

Tripulaciones naufragas

Pago de salarios.

Reproducimos de nuestro estimado colega «El Maquinista Naval», de Bilbao, el siguiente artículo, por encontrar muy puesta en razón la petición que en él se hace.

«Recientemente un naufragado dos buques de la matrícula de Bilbao y se ha dado el caso tristísimo de que las casas navieras se hayan negado a satisfacer a las tripulaciones naufragas, los sueldos que tenían devengados por el tiempo que habían permanecido en puerto, mas el que había transcurrido desde su salida de éste hasta que tuvo lugar el naufragio.

Esta negativa al abono de obligación tan sagrada como el pago de sueldos, hállase amparada por un artículo de nuestro Código de Comercio, el 643, copiado de otro anterior y en el que, sin duda alguna, el legislador no fijó suficientemente su atención, porque de haberlo hecho, es de suponer que, por lo menos, lo hubiera modificado.

Establece este artículo que en caso de naufragio, quedará extinguido todo derecho por parte de la tripulación a reclamar salario alguno, como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas.

Dejemos a un lado la cuestión referente al derecho que los oficiales puedan tener, y efectivamente tienen, a reclamar los suos. Si se toma tal pie de la letra como los navieros quieren tomarlas, las disposiciones del Código de Comercio, que les favorece para la negativa al pago, también hay que tomar de la misma manera la que les perjudica. En este caso, tendríamos que el art. 643 se refiere a la tripulación del buque, y los oficiales, según el art. 648 del mismo Código, pertenecen a la dotación y no a la tripulación.

No queremos, sin embargo, fijarnos en esto, y sólo lo advertimos para que el extremo de cada uno su derecho, no creamos que, llevada a los tribunales esta cuestión, se resolviera en contra de los oficiales de la Marina mercante, entre los cuales, claro está que se cuentan, para este efecto, los maquinistas navales, a quienes el Código de Comercio concede esta considera-

ción. Para nosotros, tan irritante, y aún más, resulta negar el pago del salario que el pobre marinero ha ganado honradamente y con el sudor de su rostro, que el del oficial, siquier ambos lo ganan de idéntico modo, porque es natural que éste pueda de momento al menos, remediarse sus necesidades, mientras que aquél tal vez se vea expuesto a pedir limosna mientras encuentra trabajo.

Es posible que el que no esté al tanto de lo que ocurre en los embarques de las tripulaciones y a la salida de los buques para su destino juzgue que son recíprocos los derechos y obligaciones de navieros y tripulantes y que estableciendo el citado art. 643, a la par que la extinción del derecho de la tripulación a reclamar salarios devengados, la extinción del derecho del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas, queda compensada la pérdida de derechos de uno con la del otro.

No hay tal cosa. La disposición referente a la extinción del derecho del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas es irrisoria, por la sencilla razón de que el naviero, hoy, no adelanta cantidad alguna.

En hora buena que existiera esa disposición cuando existía la costumbre de dar al tripulante, antes de hacerse a la mar, a cuenta de lo que iba a ganar, algo que podía dejar para las primeras necesidades de la familia que abandonaba, y cuando la pérdida del buque trafa casi siempre aparejada la ruina del armador; pero hoy que no ocurre lo primero, hoy que casi todas las compañías navieras tienen sus buques asegurados por grandes sumas y que la pérdida de un buque constituye para sus intereses un acontecimiento feliz, que hace subir el valor de las acciones de las mismas, la disposición contenida en ese artículo del Código de Comercio, debe desaparecer.

Nuestras leyes consenten que todo el buque pueda cnbrir con extranjeros la quinta parte de su tripulación que juro formarían de nosotros las naciones a que éstos pertenecen, cuando vean que, ocurrido un naufragio, esas mismas leyes permiten que a los naufragos extranjeros, a quienes ning una cantidad de los ha adelantado al efectuar su embarque, se les niega el pago de lo que han ganado, de lo que es suyo?

No insistimos. Con lo dicho basta para patentar la necesidad de que desaparezca de nuestra legislación una disposición que creemos haber demostrado resulta ya, por todo extremo, arbitraria é injusta.

EL PENAL EN SÁLVORA

En todos los distritos y pueblos de la ría de Arosa continúa latente el movimiento de protesta há poco iniciado contra las últimas disposiciones, gubernativas trasladadas a la isla de Sálvora el presidio de Meilla.

La Cámara de Comercio de Villagarcía acordó dirigir una exposición al presidente del Consejo de Ministros protestando enérgicamente contra el proyecto.

La citada protesta será impresa y se circulará con profusión por todos los pueblos de Galicia.

Dícese en ella que la isla de Sálvora no tiene la capacidad suficiente para contener los edificios que se precisen para alojar a los penados y a la guarnición que la custodia.

En Villagarcía siguen los preparativos para una reunión magna con objeto de protestar contra el traslado del penal á la isla de Sálvora.

Las corazas imperforables.

Según escriben al «Diario de Barcelona», desde San Petersburgo, vuselo a hablarse allí de las corazas imperforables.

«La invención no es nueva. Hace muchos años un sastre sajón inventó estas corazas, pero parece que el invento era imperfecto. De todos modos, murió sin dejar nada resuelto.

Más tarde, Casimiro Zeglen tuvo más suerte; sus corazas, probadas en la Exposición de Leimbuz, el año último, resistieron balas de mayor calibre que el de las corazas Mauser.

Los norteamericanos utilizaron pronto el invento.

Formóse en Chicago una compañía, The Zeglen Bullet, con un capital de 100.000 dólares.

La policía toda de los Estados Unidos usa coraza Zeglen, é Inglaterra acaba de encargarse a la Compañía una enorme cantidad para uso de todos sus oficiales.

A Zeglen ha aventajado Ernesto Benedetti, italiano, simple modo de café.

Trátase la composición de las corazas Benedetti; pero se han hecho pruebas oficiales muy serias en San Petersburgo, Milán y Roma durante el año último.

Los resultados han sido asombrosos, las corazas son impenetrables a las balas y al acero; las primeras se aplastan y las segundas embotan, y lo que es aún más increíble, el choque se amortigua hasta un punto tal, que es insensible. Se ha hecho fuego sobre un caballo cubierto

tas que todas las noches tenía usted con su mujer?

—Ciertamente; pero sepa usted que cuando entramos en acción el otro día no pude menos de decirme así mismo; quisiera que mi mujer estuviera aquí teniendo a Guillermito asomado por la escotilla.

—Pero por la noche...

—¡Ah! por la noche hubiera deseado que estuviese de nuevo en casa, porque ahora duermo perfectamente todas las noches.

Además en este clima la compañía sería intolerable, porque mi mujer es de una gruesura extraordinaria.

Ahora, señores, tengamos un consejo de guer a.

¿Debemos correr la costa, ó enderezar nuestro rumbo rectamente a Palermo?

—Si vamos rectamente, es seguro que no encontraremos presa ninguna que hacer, dijo Gascoigne.

—Si no hacemos ninguna presa no tomaremos su precio, continuó el señor Oxbelly.

Si no hay presas cogidas y repartidas la tripulación no estará muy contenta, dijo Franco.

—Si no hay nada que hacer, la travesía será estúpida, dijo Mesty.

Ahora [examinemos el otro lado de la cuestión, dijo Juan.

Si vamos directamente a Palermo llegaremos mas pronto y estaremos también

74 FOLLETON DEL «DIARIO DE LA MARINA»

JUAN FRANCO

EL GUARDIA-MARINA

SEGUNDA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

CAPITULO XIX

Un consejo de guerra en el cual Juan decide una nueva expedición.

Como el capitán Sawbridge no volvió a bordo aquella tarde, Franco pasó a tierra y le vió en casa del gobernador, al cual fué presentado, recibiendo una invitación para comer.

Gascoigne no pudo bajar a tierra, pero nuestro héroe aprovechó la ocasión de decir su petición al capitán Sawbridge di-

ciendo que la persona que llevaba consigo no era tal que pudiera confiarle sus negocios particulares, sobre todo el relativo a sus amores con Inés.

Observando que el capitán Sawbridge, reflexionando que los intereses de Gascoigne se favorecían mas por medio de su amigo Franco que en cualquiera otra situación, y cuanto mas se cimentase la amistad tanta mayor ventaja obtendría Gascoigne, dió al fin su consentimiento.

Nuestro héroe pasó a bordo de la «Letona» para noticiar a gascoigne y al primer tanteo lo que se había convenido con el capitán Sawbridge; después pasó al «Rivera» y mandó a Mesty que fuese a la fonda con su saco de noche a fin de que pudiera vestirse para la hora de comer.

Gascoigne, va considerado como exento de servicio de la «Letona», tuvo licencia para acompañar a su amigo, y Juan se encontró a poco rato asomado a la ventana donde había colgado sus pantalones en la memorable ocasión en que el contramaestre de la «Harpy» se vió obligado a hacer aplicación de su propia doctrina, de que el deber era antes que la decencia.

—¿Cuántas aventuras me han pasado desde entonces! pensó Juan; no hace mas que cuatro años, y cayó en una profunda meditación y pensó, primero en el mono con el cual había jugado, y después en Inés.

Los reparos que necesitaba la «Letona»

tuvieron hechos al siguiente día, y Gascoigne habiendo recibido su traslación, pasó a bordo del «Rivera».

El bote cañonero apresado fué puesto en manos de la gente y comprado poco después por el gobierno.

Sin embargo, se contentó la tripulación del «Rivera» no obtuvo el precio de la presa que le fué reservado hasta la vuelta, porque tenía sesenta hombres a bordo y era poca cosa.

Sin embargo, se contentó la tripulación diciendo que al fin se había roto el hielo y que esperaba ser mas afortunada con presas de mas importancia.

Además, aquella acción la había dado mas confianza en sí misma en el buque y en su comandante.

Nuestro héroe hizo levantar anclas poco después que la «Letona», habiéndose despedido del capitán Sawbridge y dándole una carta para el doctor Middleton.

Otra vez estuvieron juntos los dos amigos y el orlado; los dos guardias marinas sobre cubierta, y Mesty paseando de trás de ellos.

Habían doblado la punta de Europa, y con una buena brisa de tierra iban siguiendo la costa española.

El señor Oxbelly pasaseaba también cerca de ellos.

La última vez que crucé por aquí, dijo Juan, la situación era muy diferente.

Tenía un buque que no sabía como manejar; una tripulación que no sabía mandar, y a no haber sido por Mesty, ¿qué hubiera sido de mí?

—Señor Franco usted sabe perfectamente de todos los conflictos, dijo Mesty.

—Y me terse en ellos, continuó Gascoigne.

—Y sacar también a los demás, Gascoigne.

—No hablemos de eso, Juan, si usted me quiere; dijo Gascoigne.

Siempre he estado pensando lo que habrá sido de la pobre Azar.

—Habrá seguido la suerte que muchas mujeres, Gascoigne; y le habrá sucedido lo que les sucede en todos los países; amadas al principio, desdeñadas después, la misma suerte que gubiera tenido con usted.

—Quizá, contestó Gascoigne con un suspiro.

—Señor Franco, usted salva a todo el mundo y usted me salvó también a mí.

—No recuerdo, Mesty.

—Usted me salvó de cocer la comida para los señoritos, que era un endiabrado oficio.

—Y estoy seguro también, dijo Juan dirigiéndose al señor Oxbelly, que le he salvado usted de otro conflicto.

—¿De cuál, señor Franco?

—¿Cómo de cual?

—¿Pues no he puesto término a las dispu-

con la coraza; el animal no se ha movido; sobre un pollo, que no hizo el más ligero movimiento...

La coraza Benedetti se asemeja á una camiseta que termina en un cuello levantado; tiene diez y siete centímetros en cuadro por la espalda...

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CLXXVIII

Los errores políticos por una parte y el abandono en que había quedado nuestra Marina de guerra, ocasionaron en el año 1825 la pérdida casi completa de nuestros dominios...

En su segundo período de absolutismo tuvo gran empeño el Rey Fernando VII en sujetar y reducir á la obediencia y hasta reconquistar las ya perdidas colonias de América...

Fernando, que no reconoció nada de lo hecho por las Cortes, negóse también á todo pacto ó transacción con los insurrectos americanos...

Fiaba el Rey Fernando en la protección de los soberanos de Europa para domar la rebelión americana y recobrar todas las antiguas posesiones ultramarinas...

Al fin, el gobierno inglés dió á España el golpe de gracia de tan pronto meditado y con que la había estado amenazando, con la declaración en 1.º de Enero de 1825...

Lo mismo habían hecho ya los Estados Unidos, comprendiendo en una general declaración á todos los que habían proclamado su independencia.

En aquel mismo año se vieron los españoles que guarnecían el castillo de S. Juan de Ulua, obligados á evacuarle por capitulación el 18 de Noviembre de 1825...

Fundábanse en ellos grandes esperanzas y pocas veces consolaba leer en la Gaceta de Madrid los partes de victorias y triunfos conseguidos allí contra los insurrectos...

En favor de los disidentes del Perú accedió de la República de Venezuela el general Simón Bolívar, acreditado ya entre los americanos como guerrero y también como político.

Repusieron éstos, sin embargo, merced á la inteligencia y á los esfuerzos de sus caudillos, entre los cuales sobresalía el valiente, activo y honrado D. Gerónimo Valdés.

Las cosas parecían ofrecer ya un aspecto favorable á las armas españolas; mas todas las esperanzas vinieron á desvanecerse en la batalla, que por el nombre del valle en que se dió es conocida con el de Batalla de Ayacucho...

Quedó la plaza del Callao defendida gloriosamente por el General Rodil, pero después de un largo y prolongado sitio, en el que se hicieron prodigios de valor...

Méjico, que había sido visitado por Vancouver y Humbolt, fué declarado en 1821 territorio español por las Cortes liberales, pero el coronel Agustín de Itúrbide...

Itúrbide, presidente de la junta revolucionaria, tardó poco en proclamarse emperador de Méjico, y para asegurarse produjo las recompensas y los castigos...

El General Santa Ana proclamó la república. Itúrbide, á pesar de haber llamado en su auxilio á los indios salvajes, ganado por la mano, tuvo que abdicar...

No es posible describir con todos sus detalles las guerras á que dió lugar la independencia de nuestras posesiones de América, basta á nuestro propósito mencionárselas en una breve ojeada...

Manuel Díaz y Rodríguez. Madrid 29 de Agosto de 1904.

Una salvajada.

(TELEGRAMA OFICIAL)

Santander 29 (9,45 n.)

Del gobernador. Director gerente de la Compañía del ferrocarril Astillero-Ontaneda me comunicó, que al llegar el tren núm. 7, á las diez y cuarenta de ayer...

Guerra ruso-japonesa.

Las operaciones sobre Liao Yang.

Liao Yang 29.

Los rusos conservan sus posiciones en Liao Yang. El combate no ha cesado desde hace cuatro días. Los japoneses avanzan regular y metódicamente sin economizar ningún sacrificio...

Ataque de los japoneses.

San Petersburgo 29.

El Estado Mayor dice que los japoneses continuaban el día 23 la ofensiva sobre el frente que se extiende entre Antohanján y Lindiasan.

La oficialidad y la tripulación del crucero Novick, han llegado á Vladivostok, procedentes de Sakhaline.

Terrible incendio.

Dardanelos 30.

Un incendio ha destruido Villa Bigha, capital de los Dardanelos. Más de mil casas se han quemado.

Un rumor.

San Petersburgo 30.

Corre el rumor de que dos divisiones japonesas se han establecido entre Liao-Yang y Mukden.

Paris 30.

Le Petit Parisien publica un despacho confirmando las nuevas posiciones de los japoneses entre Liao-Yang y Mukden, situación estratégica que puede influir mucho en la marcha de la campaña.

SPORT NAUTICO

REGATAS EN BILBAO

Ayer tarde se corrió la regata de balandros, patrocinada ésta exclusivamente por socios de club. La primera de los Clubs Nauticos que existen en España. Se disputaba la copa de S. M. el Rey...

diatamente en marcha las trece embarcaciones. El espectáculo que presentaban los balandros á su salida resultó sumamente precioso...

El jurado, después de deliberar y hechas las consiguientes compensaciones, puesto que los balandros «Aviapa» y «Giraldira», habiendo tocado la boya, quedaban de hecho fuera de regata...

En los muelles no cabía ni un alfiler; tanto era el público que presenciaba esta fiesta. Lo mismo que el día anterior, S. M. el Rey presenció la regata á bordo del yate «Lilia»...

Se han dictado las siguientes Reales órdenes: Concediendo seis meses de licencia sin sueldo para el extranjero, al Teniente de navío de primera clase D. Julio Pérez y Perera.

Información de Marina

Concediendo la vuelta al servicio activo, al Teniente de navío D. Roberto López Barril, que se encuentra excedente voluntario.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Concediendo al Alférez de navío D. Alberto Marios de la Fuente, la situación de excedencia voluntaria con el fin de cursar en la Universidad de Lieja los estudios necesarios para obtener el título de Ingeniero electricista.

Concediendo un mes de licencia por enfermedad, al Ordenador de Marina de primera clase D. Maximino Salguero y Benavente.

Es cosa de comprensión bien fácil, sin que necesiten decirlo las grandes economías, el que la población de un país y la explotación de sus riquezas naturales son la base principal de su prosperidad.

Sin población no puede haber trabajo, no puede haber explotación del suelo, no puede haber riqueza, no puede haber bienestar. Español-ser rico, pues el inmenso territorio brasileño y el grandioso Estado de San Pablo es necesario para atender á la explotación de sus riquezas naturales, en primer término la agricultura.

Resulta de eso que las 5.000 familias que se esperan son para llenar los huecos de aquellos que abandonaron el trabajo, las que, á su vez, abandonarán el territorio tan pronto les sea posible, y si bien es verdad que, de momento, se habrá satisfecho la necesidad apremiante de algunos hacendados, no puede negarse que el Estado habrá gastado inútilmente su dinero, porque el emigrante no quedará radicado al suelo paulista, que sólo por un caso de imprescindible necesidad habrá trabajado temporalmente.

Lo que ahora se está ejecutando no puede ser de provecho real para la sociedad, para el Estado ni para la nación.

FIRMA DEL REY

S. M. firmó ayer los siguientes decretos: Gracia y Justicia.—Concediendo algunos indultos de penas leves á diferentes reos de varias Audiencias.

Instrucción.—Concediendo subvenciones al Ayuntamiento de Cereño (Oviedo) y al de Santa María de Ortigueira (Coruña) para varias escuelas.

Guerra.—Concediendo varias cruces del Mérito Militar.

Autorizando el establecimiento central de la Administración de servicios militares para construir un pozo-algibe.

Nombrando comandante general de artillería de la quinta región (Aragón) al general D. Félix Beltrán de Lis.

Designado para el cargo de ingeniero comandante de la Gran Canaria, jefe del cuerpo de ingenieros de dicha región, al comandante D. Luis Nieva.

Concediendo la cruz blanca del Mérito militar al ingeniero jefe de segunda clase D. Felipe Brinas y á D. Salvador Ramirez.

Marina.—Ascendiendo al empleo superior inmediato al contador de navío de primera D. Salvador Aragón, al oficial segundo de la Armada D. Manuel Romero, al de tercera D. Santiago Arambil, al de cuarta D. Angel Lasso de la Vega y al auxiliar D. Aniceto López Castaño.

SUCESOS

Robo con fractura. En la calle de los Estudios, núm. 23, al subir á su cuarto el portero Lorenzo R. Triguero, vió abierta la puerta del piso principal, habitado por Eusebio Bernaldo de Quirós, ausente de Madrid hace dos meses.

Niño herido. En el Hospital de la Princesa ingresó ayer un niño que estando remontando una cometa detrás de la Cárcel Modelo, cayó por los desmontes que allí existen, originándose algunas heridas graves.

Muerta por una piedra. En la casa número 37 de la calle de la Libertad ocurrió ayer tarde un desagradable suceso. Se hallaba lavando en el patio de la casa Isabel Grímán, de cuarenta y ocho años, soltera, cuando cayó una piedra del tejado sobre ella que estaba trabajando unos albañiles, que dándole en la cabeza, le produjo la muerte.

Riña sangrienta. En el vecino pueblo de Vicálvaro ha fallecido un sujeto llamado Victoriano Herreros, á causa de una profunda herida que en riña le infligió en el pecho su convecino Pedro Manzano Martín, de diez y ocho años de edad.

El agresor ha sido detenido inmediatamente y puesto á disposición del Juzgado correspondiente.

En la plaza de Castelar le timaron ayer, por el socorrido procedimiento del «Portugués», 200 pesetas á un sujeto llamado Pablo Bernués Lacosta.

Según manifestaciones de la víctima, uno de los autores del timo representa unos cincuenta años y viste todo de negro, y el otro lleva boina y alpargatas.

Y, como siempre, no han sido detenidos.

INFORMACION POLITICA

La Gran Vía. El Gobernador interino, Sr. Díaz Merry ha manifestado que, en cuanto en el Gobierno civil se reciba tratado de la Real orden aprobando el proyecto de la Gran Vía, se abrirá una información, por espacio de quince días, para que los comerciantes y propietarios formulen las oportunas reclamaciones acerca de los derechos rea-

les que gravan las fincas comprendidas en la zona de expropiación de los terrenos para la realización del proyecto.

El Gobernador de Valencia. Se halla en Madrid el Gobernador de Valencia, Sr. Soler y Casajuana.

Combinación diplomática. Otra vez vuelve á hablarse de la combinación diplomática que tanto tiempo lleva en el período de preparación.

Según un periódico, será Embajador cerca de la Santa Sede el duque de Mandas; Embajador en Londres, el Sr. Villaurrutia; Embajador en Viena, el conde de la Viñaza, y representante en Lisboa, el actual Ministro de España en Tángier.

Teatros. Zarzuela. La lista de compañía, por orden alfabético, que ha de actuar en la próxima temporada, es la siguiente:

Señoritas Alvarez (Amalia), Arana (Lucrecia), Banovio (Concepción), B. net (R. medios), Chaffer (Luisa), González (Ni. ves), Martínez (Purificación), Menloza (Natividad), Montosino (Rosa), Pérez (Pilar), Roldán (Pilar), Soler (Francisco), Vera (Hilario).

Maestros.—Rizarrá (Tomás), Fernández Caballero (Mariano), San Felipe (Francisco).

La inauguración se verificará el día 3 del próximo Septiembre, estrenándose un apropiado, letra del Sr. Larra y música del maestro Caballero, titulado Bellas Artes, y la representación de las aplaudi las zarzuelas Los borrachos, Pepe Gallardo y Gigantes y Gobiernos.

Roma. En el teatro Roma se están llevando á efecto, en la actualidad, importantes mejoras, que aumentarán las condiciones de comodidad que en aquél se disfrutaba.

La nueva Empresa acaba de contratar una gran compañía cómico-lírico-coreográfica internacional, en la que figuran notabilísimos artistas. De éstas, podemos citar á Leonette Roberts, con sus negritos, artista de extraordinario mérito, que hoy actúa en Londres; Lily Murray, excentricas originalísimas, á quien en dos ocasiones ha aplaudido ya el público madrileño; Daisy, artista hermosísima; Las Tarifolias, renombrada pareja de baile cuyo lujo y belleza llama la atención en el Eden-Concert, de Barcelona; la lindísima Aureliá la Soubainita; Pilar y Mercedes Guerrero, Zaida, B. nita Romero, Rosina, Conchita Alfonso y muchas más, todas ellas bonitas y de mérito indiscutible.

Con posterioridad á la inauguración, que se efectuará el 17 del próximo Septiembre, harán su debut Juliette Diamond, Claire Soubres, los duelistas Aubin Lionel, las hermanas Solsona y otras varias, que están á punto de firmar contrato.

La dirección del teatro estará á cargo del conocido maestro D. Justo Aroca.

Ultimos telegramas. Obreros en huelga. Palma 30.

Se han declarado en huelga los obreros de seis fábricas de sombreros pudiendo la jornada de ocho horas, aumento considerable de jornal é intervención en la admisión y despedida de los obreros.

La policía vigila las inmediaciones de las fábricas. El gobernador trata de conjurar el conflicto.

Las revoluciones. Buenos Aires 30.

El Ministro de Negocios Extranjeros señores J. A. Torry ha afirmado, contestando á una interpelación en el parlamento las ideas pacíficas de la Argentina. También ha preconizado la conveniencia de la unión de los Gobiernos Sudamericanos para reprimir las revoluciones.

Otra batalla. Liao Yang 30.

Desde las seis de la madrugada de hoy oyese vivo fuego de fusil y cañones. Créese que se está librando una gran batalla.

Retirada de las tropas rusas. Londres 30.

The Daily Express dice en un despacho de San Petersburgo que los rusos empezaron el sábado un movimiento de retirada de Liao-Yang á Muk len, dejando en el primero de dichos puntos una importante retaguardia de su Ejército.

La cuestión de Marruecos. Viena 30.

Un despacho de Mariemba, dirigido al periódico Allgämeine Correspondenz dice que el señor Villaurrutia, cumpliendo órdenes del Gobierno español ha ido á aquella localidad para pedir al rey Eduardo el apoyo de Inglaterra para evitar dificultades en las negociaciones de Francia y España, respecto á Marruecos. El Embajador celebró con el monarca una larga entrevista y telegrafió á Madrid el resultado de su misión.

NOTICIAS

Ha fallecido en Madrid el bizarro general de brigada, D. Federico Colomer y Duclós, militar pundonoroso y de envidiable hoja de servicios.

Estuvo en la guerra de Africa, donde alcanzó la cruz de San Fernando, y entre otros importantes cargos, desempeñó el de ayudante de S. M. la Reina.

Descanse en paz.

Dicen de Santander que ya está terminado el replanteo de la línea férrea de Solares á Liérganes, y que el 6 del mes próximo se celebrará junta general de accionistas, con objeto de ocuparse de los terrenos á expropiar, cuyos propietarios no oponen dificultades.

Éspérase que pronto se verificará la construcción de esa línea, de gran importancia para los numerosos enfermos que todos los años acuden al balneario de Liérganes.

Se ha expedido Real carta de sucesión en el título de duque de Dania á favor de D. Carlos Fernández de Górdoba y Bernuy, duque de Tarifa, por fallecimiento de su madre doña Angela Pérez de Barradas y Bernuy.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Venezias.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 16 de Agosto 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 Feciflo, 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 New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Agosto saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor Montecido, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba e isla de Santo Domingo.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Agosto saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor Antonio López, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabaniña, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo 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, Coro, Carúpano, Trinidad, Güanta y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas.

El día 16 de Agosto saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor Isla de Panay, directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, 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 Agosto saldrá de Barcelona, el 5 de Valencia, el 7 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor León XIII, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor M. L. Villacorté, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

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 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.

GRAN SASTRERÍA

JOSÉ CORTÉS

Uniformes civiles y militares. Capas bordadas, última novedad. Libreas y amazonas. Abrigos para señoras. Precios económicos.

Calle de Mita, núm. 9, principal.

MADRID

Influencia del poder naval en la Historia.

POR

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JACOME

D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente. Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.

PRECIO: 12,50 PESETAS

VIGÉSIMA EDICIÓN, 1904.

GUÍA COMERCIAL DE MADRID Y SU PROVINCIA

Publicada con datos del ANUARIO DEL COMERCIO (BAILLY-BAILLIERE)

Edición corregida y aumentada con los datos correspondientes á todos los puertos de la provincia.

CONTIENE: Monarquía Española.— Real Casa.— Consejo de Ministros.— Cuerpos Colegiados: Senado.— Congreso de los Diputados.— Cuerpo Diplomático: Español.— Extranjero.— Consejo de Estado.— Ministerios: De Estado.— De Instrucción pública y Bellas Artes.— De Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.— De la Gobernación.— De Gracia y Justicia.— De la Guerra.— De Hacienda.— De Marina. MADRID.— Índice de los habitantes de Madrid por orden alfabético de apellidos, con la indicación de su profesión.

MADRID.— INDICADOR DE TODAS LAS PROFESIONES, comercio e industria, por orden alfabético, con orden metódico de los que las ejercen y sus ramas.

MADRID.— INDICADOR DE LOS HABITANTES residentes en cada casa, por orden alfabético de calles, con indicación de las profesiones que ejercen.

PROVINCIA DE MADRID.— También contiene todos los pueblos de la provincia de Madrid, con la indicación del número de habitantes en cada uno, distancias á la cabeza de partido, estación del ferrocarril, estaciones de telégrafos, carteras, así como nombre y apellidos de todos los habitantes, con indicación de las profesiones, comercio e industria que ejercen, y el mapa de la provincia.

Sección de Anuncios, tanto nacionales como extranjeros, de gran importancia y utilidad para el público en general.

Finalmente, un índice alfabético completo de la provincia por orden alfabético.

Precio 5 ptas.— En provincias: 5,25.

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE & HIJOS, Plaza de Santa Ana, n.º 19, Madrid, y en las principales de provincias.

ASTILLEROS DEL NERVION BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 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.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Diario de la Marina

Año XXXVI Madrid, 18 Agosto 1904 Dos ediciones

IMPRESIONES	Tipografía		
	FOMENTO NAVAL	Venezuela, 5	MADRID
POLÍTICA			
Ecos navales			
Pasatiempos			

Compañía Hamburgo-Sudamericana

VAPORES CORREOS DIRECTOS

AL DE LA PLATA

Salidas quincenales de Vigo.

Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARIN

ENRIQUE MULDER VIGO

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA

COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CASTILLO, número 33, Santa Cruz de Tenerife (CANARIAS)

Asegura en condiciones liberales e á prima módicas en las Secciones INCENDIOS y MARÍTIMO FLUVIAL

Arregla sus siniestros por intermedio de sus Sucursales y Agencias sin referencias á la casa matriz.

Tiene comisarios de averías en todos los puertos del mundo. Sucursales y Agencias en organización en todas las provincias de España.

Sucursales establecidas en las Repúblicas Argentina, Uruguay y Paraguay. SUBDIRECCIÓN GENERAL: PENINSULA Y BALEARES

Calle del Arenal, número 26, principal, Madrid.

ANTONIO ESNAOLA FABRICANTE DE ARMAS DE FUEGO

Despacho: 18, Plaza del Angel, 18, principal.—MADRID



Una de las casas más antiguas de España y la más surtida en toda clase de armas de fuego. Posee una magnífica colección de los sistemas más generalmente conocidos en escopetas, carabinas de tiro y de aire comprimido, pistolas, revólvers y bastones escopetas de gran alcance y precisión.

Los envíos se hacen á todos los puntos, á solicitud de compradores, previo pago de su importe, garantizando el buen resultado de los géneros y pudiendo devolverse siempre que no estuviesen satisfechos, para cambiar por otros de igual calidad y de su valor equivalente.

PRECIOS PARA LOS SUSCRIPTORES DE ESTE PERIÓDICO Revólvers Smith, los de 20, 25 y 30 pesetas á 15, 20 y 25.— Fundas de charol becerro, de 3 pesetas, á 2,50.— Cordón pelo de cabra, de 1,25 pesetas y 1.— Caja de 25 cartuchos, á 3 y 3,50 pesetas. Embalaje, guía del Gobernador y facturación gratis.

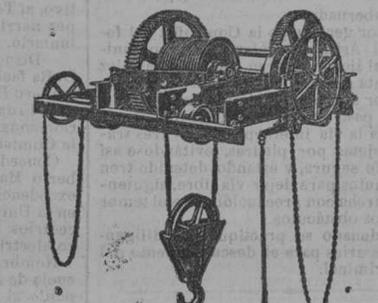
Especialidad en revólvers Smith reglamentario para el Ejército, Marina, Orden público y todos los demás Institutos armados.

AVISO IMPORTANTE.—Hay algunas casas y varios individuos que se dedican á dar á plazos mensuales; pero éstos son de clase más inferior que los que ofrece esta casa.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTAÑÓN, 3, MADRID CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ESCOPEA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES.

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness). Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works). Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford. Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Lt.-Placencia-Guipúzcoa-España). Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham. Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia). Laboratorio de cartuchería en Dartford. Fábrica en North Kent para proyectiles. Polígonos de Eskmeals y Eynston.



Schuchardt y Schütte

Máquinas y herramientas BILBAO, Gran Vía, 29. Especialidad: Instalaciones de talleres para construcción de buques, talleres mecánicos de todas clases.

Grandes existencias de máquinas y herramientas de precisión. Novedad: Herramientas neumáticas para talleres mecánicos y labrar metales en general.

Plíanse detalles y catálogos.

CHOCOLATES FINOS CAFÉS AROMÁTICOS VENANCIO VAZQUEZ

DESPACHO, CUATRO CALLES

Nuevo Motor "Benz" á gas pobre desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.

La fuerza motriz más económica. Referencias de primer orden.

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 centímetros.

Motors "BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol. Sin caldera ni gasómetro.

Motors eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Príncipe, Madrid.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE VAPORES ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS. Dos salidas semanales de los 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 SAFORES Y BURDIOS. 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.

Terabe de Digital de J. LABELLONNE con las virtudes de Alcoholometría, Hidropesía, Tosa nerviosa, Bronquitis, Arma, etc.

El más eficaz de los Ferruginos contra la Anemia, Clorosis, Empequeñamiento de la sangre, Debilidad, etc.

Argotina y Argotina de FERRONIA BONNINI con las virtudes de Sulfato de Sodio, Sulfato de Magnesio, Sulfato de Potasio, Sulfato de Calcio, Sulfato de Estroncio, Sulfato de Bario, Sulfato de Ammonio, Sulfato de Sodio, Sulfato de Magnesio, Sulfato de Potasio, Sulfato de Calcio, Sulfato de Estroncio, Sulfato de Bario, Sulfato de Ammonio.

Compañía de Cementos Gaditanos, S. A. ANTES MARCA LAVALLE

FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND Puerto Real (Cádiz).

Depósitos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Póo. Los Cementos producidos por esta Compañía se emplean con los resultados más satisfactorios, según certificados que obran en nuestro poder, de sus Ingenieros y maestros de obras respectivos por la Compañía Trasatlántica; Constructora Naval; Sociedad Agrícola Industrial del Guadalquivir; Sociedad Siderúrgica Aragonesa; Compañía de Construcciones y del Fer-Betón; Asilo de San Ignacio de Loyola (en construcción); Colegio de las Escuelas del Sagrado Corazón de Jesús (en construcción); Obras de la Muralla; Compañía de Electricidad de Cádiz (Cádiz); La Electricidad del Guadalquivir (Andaluz); Fábrica de Tráfico Eléctrico (La Concepción (Linares)); Minas La Oca, El Molino y La Luz; Sociedad de Sanamiento (Sevilla); Obras de los Puertos de Ceuta, Alicante, Málaga y Valencia; Arsenal de la Carraca; La Compañía (Jerez) y otros.