

DIARIO DE LA MARINA

Sexta época.—Año XXXIII

Martes 4 de Junio de 1901

Número 80

FÓRMULAS SIMPLES!

Reorganizar una sociedad requiere un tacto grande y conocimientos especiales del funcionamiento de ella, hasta los mínimos detalles.

Las fórmulas simplistas originadas por la teoría, en la que se prescindía de las circunstancias, producen en su aplicación resultados contraproducentes.

El progreso sólo se obtiene con el constante movimiento de avance; quitar los obstáculos que a él se opongan es la tarea de las capacidades directivas de una nación, pero verificándolo de prudente manera y en forma que no haya interrupción de marcha, y sobre todo que no llegue nunca el caso de tener que retroceder por haber equivocado el camino que hay que recorrer paso a paso, y no a carreras y a saltos.

Signo es de poca inteligencia y de energía morbosa el immoderado deseo de alcanzar en un momento, y con un sólo esfuerzo, lo que exige un plazo continuo de actividad en equilibrio. Los pueblos que se desvanecen en este último orden de ideas llegan siempre a donde se proponen, gobernados por hombres de sólida capacidad, mientras que los países de temperamento excitado, que sueñan y viven, por tanto, fuera de la realidad, que se enamoran de fórmulas precisas, que como los específicos todo lo curan, esos marchan a tropezones en pleno desconcierto y concluyen por deshacerse.

Las sociedades no son unidades simples, sino ecuaciones complejas en las que entran factores y cantidades de naturaleza distinta, que unas se restan otras se multiplican, muchas se destruyen, y sin embargo, no se puede prescindir de ninguna para la solución de la cosa que representa.

Acusa, pues, completa ignorancia o mala fe el estadista que preconice, a modo de panacea, una fórmula en que sólo aparezca una parte de dicha ecuación, y diga, por ejemplo, que únicamente debe tenerse en cuenta para el adelantamiento del país la potencia económica.

Idea tan sencilla cabe dentro de todos los cerebros vulgares que no admiten complicaciones, y acogida con fruición por la fuerza de la mayoría prevalece y llega a constituir la norma de la política de la Nación; así ocurrió cuando el célebre presupuesto de la paz; pero como no se tomó en consideración más que un dato del problema y se hizo caso omiso de los restantes, los sucesos coloniales vinieron dolorosamente a demostrar la equivocación, que nos ha hecho retroceder en nuestra marcha, poniéndonos en peores condiciones en la anterior etapa del camino que ocupábamos hace más de cuatro siglos!

Y por salvar un déficit exigido del presupuesto de 750 millones, se ha hecho cargar sobre la Nación el peso abrumador de una deuda enorme que ha obligado a elevar los ingresos a 900 millones de pesetas recargando onerosamente la tributación.

Natural parecía que la sensatez hubiese sacado experiencia de la lección: pues todo lo contrario; con un instinto suicida, sin comprender la situación que en Europa ocupamos, ni las islas que en el Atlántico y el Mediterráneo poseemos, persistimos en el mantenimiento de la fórmula precisa, y nos revolvemos airados contra las fuerzas militares de tierra y mar, sobre las que se hacen recaer todas las responsabilidades de los desastres.

Si al retroceder, como lo hemos hecho, a los tiempos de los Reyes Católicos surgiese siquiera un Cardenal Cisneros que contuviese nuestro descenso, todavía podríamos darnos por bien librados; pero, no las señales son más bien de seguir aún para atrás, marchando a la disgregación de la nacionalidad.

¡Políticos, continuad con las fórmulas simples!

EN DEFENSA DE LOS PILOTOS

La campaña que en defensa de la digna clase de pilotos iniciamos hace días, ha encontrado favorable acogida, como no podía menos de suceder, tratándose de unos funcionarios tan acreedores por sus servicios y merecimientos a la consideración pública.

A poco que se reflexione sobre la Real orden dictada hace mes y medio por el ministro de Marina, y que anula de un plumazo todos los derechos creados al amparo de anteriores disposiciones, y sancionados y reconocidos por la conveniencia misma del Estado, se comprenderá que a nadie aprovecha ni favorece que los pilotos al servicio de la Armada queden en desairada y humillante situación, después de veinticinco años de ruda labor, arrebatando al mar innumerables víctimas y prestando a la Armada servicios inapreciables.

Tan notoria es la desconsideración en que han quedado por la Real orden indicada los pilotos mercantes, que sabemos que en el ministerio de Marina se están reuniendo antecedentes para mejorar en lo posible su actual situación, que no puede ser más lamentable, pues quedan sin destino, sin garantías de poder subsistir y sin los beneficios a que tienen derecho como las demás clases al pasar a situación pasiva.

Si al menos se les reconociese el derecho a disfrutar los cuatro quintos de sueldo, no se verían expuestos a todas las desagradables contingencias propias de su falta de colocación, y como ésta no reconoce por causa su impericia, toda vez que su idoneidad está comprobada y recono-

cida, sino las derivaciones propias de la catástrofe nacional, no parece justo arrebatar a los pilotos su modesto porvenir.

De la justificación del señor duque de Veragua esperamos que, volviendo sobre su acuerdo, remediará estos inconvenientes dando a los pilotos, sino todo lo que merecen y a que tienen indiscutible derecho, al menos alguna concesión positiva que evite el vergonzoso espectáculo de abandonarlos en mitad del arroyo.

El estampido del cañón

Mr. C. Davison ha publicado en el número de Junio de *Knowledge* numerosos datos que recogió entre varios observadores de 84 puntos distintos acerca del efecto de los cañonazos que se dispararon de minuto en minuto cuando los buques de la Reina Victoria. Algunas de las observaciones son de puntos como Aldeston, distante 139 millas del «Mars». En algunas ocasiones la vibración fué tal que hizo temblar los cristales de las ventanas, y a la distancia de 84 millas el estampido de los cañonazos se oyó tan distintamente, que los labradores suspendían sus trabajos para escuchar.

LA MARINA Y LA PATRIA

Consuela ver que se hacen algunos nobles esfuerzos en favor de la Marina de guerra, que representa la garantía de la independencia nacional; pero estos hechos aislados no son suficientes para disipar del ánimo de los verdaderos patriotas la intensa amargura que los produce el convencimiento de que chicos y grandes, sin razón ni motivo, sólo por un sistemático empeño se obstinan en desconocer la importancia que para la vida de la Patria tiene la creación de un poder naval.

Hay está de moda motejar a la Marina de guerra, y cuantos amen el engrandecimiento nacional no deben permitir que subsista un estado de cosas a todas luces impropio de un pueblo que todas sus grandezas las ha conquistado en el mar y por el mar.

Es preciso desvanecer el error, más extendido de lo que generalmente se cree, de que por la forma en que está organizada la Marina ocurren los pasados desastres navales: no, y mil veces no.

Lo ocurrido en Cavite y Santiago de Cuba, bien claro está en la conciencia de todos los españoles de claro entendimiento y ánimo sereno, fué consecuencia inevitable del espíritu antimarítimo de la España oficial. Todos los marinos cumplieron como buenos y a entera satisfacción con su deber. ¡Ojalá todos los españoles hubieran hecho otro tanto!

Ese espíritu antimarítimo que predomina en las esferas oficiales es verdaderamente suicida y antipolítico a más no poder. En virtud de él se han quitado a la Marina muchos asuntos que son de su exclusiva competencia: fomento han pasado los faros, las líneas de costa, la construcción de los puertos; a Gobernación la policía y vigilancia del litoral; a Hacienda el resguardo marítimo.

Todo se hace en la zona marítima, puede decirse, sin intervención de la Marina, a pesar de que la Marina es la única que sabe y entiende cómo deben colocarse y la orientación que deben tener los diques, luces, rompedores, etc.

Sensible es que no prevalezca la opinión y el dictamen de los marinos en estas y cuantas cuestiones se relacionan con costas y puertos, y que no tomen parte activa o material en la resolución de ellas.

El buen orden de un puerto al fundear los buques y atracar a los muelles, parece cosa insignificante, y sin embargo no lo es, principalmente en los artificiales y pequeños. De ser el que rija esas operaciones un funcionario civil tiene que estar en íntimas relaciones con la parte mercantil y le surgirán a cada paso mil compromisos que no podrá eludir, sobre todo en un puerto como el nuestro, donde todo se somete a la política y al caciquismo, plaga de que afortunadamente están libres los marinos.

Ahora mismo, en muchos puertos, por no intervenir la Marina en los muelles, están éstos atestados de mercancías y no se puede dar un paso, a pesar de tener colosales funcionarios de la administración provincial y municipal, pero que no consiguen que prevalezcan sus disposiciones, y que no se deciden a mezclarse en ciertas operaciones, por creer, y con razón, que exclusivamente incumben a la Marina.

Hoy mismo recibimos cartas de Canarias diciéndonos que es una vergüenza el ver que constantemente tocan en aquellos puertos, y principalmente en Santa Cruz de Tenerife, buques de guerra extranjeros de todas clases, y no hay un español que pueda corresponder a las visitas.

Aquel precioso archipiélago, escala de todos los buques del mundo, especialmente de los escuelas, no tiene un buque de guerra nacional, pero en cambio, siendo unas islas montuosas, llenas de riscos, tienen un escuadrón de Caballería, Infantería, Ingenieros, Artillería, todo ello muy eficaz y magnífico, pero completamente inútil sin una escuadra de combate.

Por qué no se proclaman valientemente estas verdades y se abre los ojos a la opinión que cree de buena fe que sin Marina podemos atender a todo?

No nos hagamos ilusiones: otro tanto que en Canarias podrá ocurrir en Galicia, en el litoral de Andalucía y Baleares.

El cañón movible es el que sirve; el acorazado que lo monte la última palabra.

Steffano.

EDUCACIÓN POPULAR

EL TEATRO RURAL

De Bucarest llega una noticia interesante: la de que la soberana de aquel pueblo feliz ha dispuesto que en todas las aldeas del reino se establezcan teatros donde dos veces por semana se den representaciones de obras morales e instructivas que ofrezcan buenos ejemplos, enseñen alguna página de historia y despertien la afición a la literatura.

Bucarest es la capital de Rumanía, donde ejerce la majestad la famosa Carmen Sylva, poetisa célebre, que ha conseguido popularizar suseudónimo y ser más conocida como pulsadora de la lira de Apolo que como reina.

¡Qué admirable iniciativa la suya estableciendo esos teatros en las más pequeñas aldeas! Bastante más útiles y provechosos para la educación moral del pueblo serán esos centros de cultura popular que la multitud de Congresos de todas clases y colores que ahora están en moda por todas partes.

En esos teatros se darán lecturas y conferencias, y se reunirán en agradables veladas los vecinos del pueblo, apartándose los hombres de las tabernas y las mujeres de las tertulias de comadres, donde se rinde culto a los cuentos y chismes de la localidad.

Quizá esa sencilla innovación dará más fecundos y prácticos resultados contra el alcoholismo que todos los procedimientos propuestos por las Academias, Juntas y comisiones extranjeras para extirpar de raíz vicio tan abominable.

La idea es altamente plausible, y debiera imitarse en España, donde nuestras aldeas ofrecen a la cultura intelectual los atractivos que con su admirable persistencia y la preocupación de las buenas costumbres ha sabido implantar en su pueblo la reina de Rumanía.

No tienen nuestros labradores donde solazar su espíritu, y por necesidad tienen que concurrir a la taberna para matar algunas horas. El vino y el juego son los únicos alicientes del campesino; el uno le embrutece, el otro le empobrece, y ambos le envilecen.

Tal vez al Estado le será difícil trasplantar a nuestro país esa utilísima innovación, porque aquí todo lo que redunde en pro de la cultura nacional, tropieza oficialmente con dificultades invencibles; pero la iniciativa privada quizá logre óptimos frutos en el indicado sentido.

¡Tan difícil había de ser despertar el gusto de nuestros rudos campesinos para estos pacíficos y cultos entretenimientos? Hasta se podrían establecer entre nuestros escritores concursos de emulación para escribir narraciones instructivas, amenas y entretenidas, que fueren operando el milagro de despertar en nuestras aldeas el culto de la belleza moral.

Más haría por el engrandecimiento de España una tendencia en ese sentido que todos los sistemas, predicaciones y propagandas, hoy preconizadas en los Congresos y Asambleas regionales, que pierden el tiempo en inútiles divergencias, sin llegar a resultados verdaderamente prácticos.

Un teatro de moral en cada aldea sería un depurador de la conciencia popular, un antidoto contra el caciquismo, un elemento bueno, bonito y barato, de cultura, un manantial perenne de educación y buenas costumbres... Porque en España, confesémoslo, aun cuando sea con trabajo, la inmorales nacional nos ahoga.

Abel Imart.

EN EL ARSENAL DEL FERROL

PRUEBAS DE CARBONES

Bajo la dirección técnica del ingeniero jefe D. Secundino Armesto, y en una caldera tubular del arsenal, se efectuaron el día 30 las segundas pruebas comparativas del nuevo sistema de aglomeración de carbones que D. Antón Aparicio, de esta ciudad, ha preparado, habiendo dado éstas un resultado satisfactorio.

Durante el tiempo que estuvo funcionando este combustible, demostró que el nuevo aglomerado posee tanto poder vaporizador como la piedra del mismo mineral; asimismo es muy exacto el número de residuos en el cenicero, produciendo al quemarse una cantidad de humos insignificante y poco colorado, tan sólo perceptible en el momento de remover el carbón.

Celebraremos que se confirmen tan excelentes informes en las nuevas pruebas a que ha de someterse el combustible.

VOCES DEL MAR

Un telegrama de Blyth, recientemente expedido, recuerda episodios de cierta famosa novela de Julio Verne, *Los sobrinos del capitán Grant*. De aquí se deduce que ha sido encontrada una botella en la punta Blyth conteniendo un Mensaje sin fecha. Dice así: «El vapor de Londres «Homer» está zozobrando rápidamente: no queda esperanza alguna. Se ruega además al que encuentre esta botella, que comunique la noticia citada a la señora Dover de Shields.

Se non è vero...

Condestables de la Armada.

Nada se ha decidido todavía para mejorar la situación precaria e injusta de los beneficiarios de la clase, a pesar de que se ha encontrado una vía que algunos hemos denunciado en las columnas de este diario.

Creíamos con ello, ofrecer al señor ministro ocasión propicia para que nos diera alguna prueba fehaciente de que desea el engrandecimiento de la Marina de guerra, y vamos teniendo habernos de nuevo equivocado.

El tiempo transcurre y el señor Duque parece que, preocupado en cuestiones de alta política, tan funesta para aquélla, ó en asuntos de índole muy diversa, olvidada que es muy esperada una decisión suya en favor de los que por derecho indiscutible le corresponde mejor vida y bienestar solidificándola un día y otro, por espacio de quince años.

Pide su compañero el de Hacienda los datos más principales para formular los presupuestos, y ninguna ocasión tan propicia para que él pida en la Intervención de su departamento una nota de la deuda metálica que el Estado tiene con el Cuerpo de Condestables, en concepto de premios que dejaron de percibir sus individuos desde el año 1885.

La suma del débito, por este concepto, si se ajusta debidamente, no ha de ser menor de un millón y medio de pesetas; que a ellos tienen perfecto derecho los Condestables, bien lo expresa la acordada del más Alto Tribunal del Estado de 20 de Agosto de 1892.

Y bien sentido quedó en el Congreso de los Diputados, por apreciación unánime, que sobre el presupuesto de Marina, y por tanto de la Nación, pesa en conciencia una carga enorme para pago de dichos premios. Y que, de seguir reclamándolos los que a ellos son acreedores, el Gobierno no tendrá otro remedio que abonarlos.

Lejos de decidirse a pleitear los perjudicados tenemos a la vista pruebas fehacientes de que dispuestos están al oírlo de tan sagrada deuda en nuevo sacrificio por su Patria.

Piden, sí, que en compensación, y a fuer de legítimos derechos, se les proporcione, en consonancia con otros, un modesto vivir, porque olvidados en sus tribulaciones, sumidos están en espantosa miseria sin porvenir alguno.

Lo que hasta ahora hemos pedido para ellos, es bien poca cosa, y algo más puede hacerse sin quebranto para el presupuesto.

¿Por qué no hacerlo entonces?

¿Cuál es el obstáculo que a ello se opone? Ya no resulta un secreto para el señor duque de Veragua las necesidades no satisfechas del personal de Condestables y sus merecimientos, bastantes a deducir la desatendida injusticia

con que han sido tratados al matarles todo estímulo en su carrera por virtud de estudios y comportamiento.

Errores son que persisten por falta de meditado análisis, y hora es ya de que se corrijan, pensando en que no es cosa baladí subsanar las herejías cometidas con los pequeños organismos, que suelen ser, a veces, firme sostén de las cosas más sagradas.

Marina alemana

Las dos flotillas de torpederos que toman parte este año en las maniobras navales, son de composición muy diferente. En realidad, una de ellas representa el pasado, la otra el futuro. Constará una de torpederos de alta mar, de nuevo tipo y la otra de las antiguas y pequeñas embarcaciones «D» y «S».

Las dos flotillas compondrán, en junto 45 buques, de ellos 10 acorazados, cuatro acorazados defensores de costas, ocho cruceros y 23 torpederos.

CUENTO

DON RUPERTO

El tren de Zaragoza entraba en la estación de Madrid. Las portezuelas de los coches venían abiertas; los viajeros esperaban asomados a ellas, algunos con el pie ya en el estribo.

En vano los empleados decían: «¡No bajarse todavía, señores!—Antes de haber parado el tren los más impacientes estaban en tierra.

No fué de éstos un caballero de pequeña estatura, entrado en carnes, corto de piernas y de brazos, pelicastaño, caricolorado, y cuyo semblante respiraba gran placidez. Podría tener cincuenta años llevados con majestad; vestía con decoro y provincialismo; en la mano derecha soportaba una maleta de cuero; en la izquierda un abrigo liado con un paraguas y dos bastones.

Tan autorizada persona—lumbera de la abogacía en Alcalá,—traía varios encargos y visitas para gente de su posición.

Don Ruperto Tranquilo, vaciló,—temeroso de su persona y de sus bultos—antes de arrojarse desde el coche al andén, pero cayó con felicidad, y se dirigió a la salida de la estación con propósito de tomar un asiento en cualquier ómnibus.

Al atravesar el andén, odoando la gente, fué detenido por una voz dulcísima, clara y penetradora, que le dijo al oído:

—¡Caballero!

—Seguramente nadie oyó la voz más que él ni pudo ser dicha para ningún otro.

Detuvo el paso, volvió la cabeza y se encontró delante de una preciosa joven, limpia, honesta y graciosamente vestida.

—Pero lo que había que ver en aquella señorita, era la cara...

En este momento la contestación del señor Tranquilo nos quita el tiempo de contemplarla y describirla.

—¿Es a mí?... Creo...

—A usted. Dispénsese, caballero, si le detengo; pero quisiera pedir a usted un favor...

Don Ruperto se llevó una mano a la cabeza para descubrirse, como debe hacerlo un caballero y un jurisconsulto cuando conversa con una señora, y se despojó del hongo, en ademán cortés y grave.

—Escucho a usted, señora... ó señorita.

—Señorita.

—Escucho, y celebraré infinito. Pero usted no me conoce... Yo al menos...

—Por eso le ruego el favor que voy a pedirle... Caballero, en este tren viene mi padre, un antiguo empleado que ha tenido que ir a Zaragoza para ciertos asuntos. Pero en este barullo me aturdo, tengo miedo; ya dos hombres me han dirigido, al pasar, miradas terribles y palabras más ofensivas aún que sus miradas... He dirigido la vista, he consultado el aspecto de los viajeros, y—dispénsese usted que lo diga—su fisonomía de usted, sus modales, me lo indican como una persona formal, seria, capaz de proteger a una señora sin ofensa de su dignidad... La honradez y la simpatía que respira su persona de usted me han dado valor... ¿Quiere usted permanecer a mi lado unos cuantos minutos... nada más que el tiempo suficiente para que me encuentre mi padre?

Don Ruperto se había puesto de todos colores sucesivamente oyendo aquella proposición tan lisonjeramente dicha. Las palabras de la joven se deslizaban por su oído como una corriente balsámica que inundaba su corazón... La cara de la joven... ¡Imposible decir la elocuencia que había en aquella cara!

—Pero su padre de usted, señorita, ¿viene en este tren?

—¡Oh! sí, señor, debe venir, nos lo ha escrito... «En el tren mixto, el miércoles, sin falta».

Pero apenas quedaba viajero alguno en el andén. El mozo volvió, y dijo: —¡Ya tiene usted la maleta y el hongo en el ómnibus de la fonda de los Leones!

—¡Ah! no me deje usted todavía,—exclamó la joven.—Quizás mi padre haya entrado a sacar su equipaje sin que le hayamos visto.

En el departamento de equipajes... no había ningún viajero.

—¿Qué hacemos?... señorita,—exclamó D. Ruperto, que casi se alegraba de no encontrar al autor de aquellos preciosos días.

—Si usted fuese tan amable que me acompañase a casa... Indudablemente mi padre no viene hasta mañana. ¡Dios mío! ¡qué bueno es usted! ¡Oh, no me podía engañar su fisonomía! ¡Hay personas que llevan escritas en su rostro sus nobles cualidades!

—Señorita, exclamó turbado D. Ruperto,—usted me confunde... Yo la acompañaré a usted con mucho placer hasta su

casa, que debe ser el cielo mismo, si es digna de usted. Tomaremos un coche.

—¡Caballero!

—¿Señorita? ¿Tan pronto me niega usted la confianza?

—No, pero no está bien...

—¡Tremos a pie...

—¡Gracias, gracias, ese es un sacrificio que yo estimo en todo lo que vale!

Y cogidos del brazo echaron camino de la puerta de Atocha.

El mozo le dijo, al pasar:—¡Caballero, su equipaje de usted se ha ido con el ómnibus!

Pero don Ruperto no le hizo caso. Apretó cariñosamente el brazo de la bellísima joven y prosiguió el camino de lo desconocido con el aire de triunfador.

Mercedes, ya es tiempo de que digamos su nombre, Mercedes reanudó la conversación. ¡Qué dicha la suya haber encontrado una persona tan respetable y tan simpática! ¡Cómo se conocía la buena cuna, la excelente educación, el corazón sanísimo del señor Tranquilo!

—Mas no hablemos de mí... Cuénteme usted, señorita. ¿Cómo no se ha casado usted? ¿No hay hombres ya en España? ¿Usted debe haber tenido muchos pretendientes.

Mercedes se cubrió el rostro con el velo como si hubiese querido ocultar un rubor súbito...

—Sí, sí, ¡desgraciada de mí!—exclamó,—los he tenido. ¡Ojalá no hubiese sido bella jamás!

—¡Maldecir esa hermosura incomparable, ese rostro, ese reflejo directo del de los ángeles! Ese conjunto de...

—D. Ruperto—dijo de pronto Mercedes,—han pasado unas señoras conocidas, y a la luz del farol he visto que se sonreían y que murmuraban, quizás... Verdaderamente que he cometido una imprudencia... Usted es un hombre respetable; pero la verdad, aunque me violenta al decirlo, usted es guapo.

D. Ruperto sintió elevado el color, naturalmente sonrosado de su rostro, a la púrpura cardenalicia.

En esto se encontraban nada menos que en la plaza de Santa Ana... delante del escaparate de un colmado. Una enorme fuente de percebes descollaba en el centro.

—¡Percebes!—exclamó Mercedes.—

—¡Oh, mi tía enloquece por ellos! ¡Si usted fuese tan amable que quisiera entrar conmigo a comprarlos!

—Entre mos.

Entraron.

—Tomen ustedes asiento. En un instante quedarán ustedes servidos.

—Y mientras tanto, señorita, ¿quiere usted probar unos pocos?

Mercedes tomó unos cuantos.

D. Ruperto comió también algunos con avidez.

—¿Acaso no ha comido usted todavía?

—Había comido en Alcalá, temprano, pero son las once de la noche.

—Y ¿se estaba usted así, sin decir nada? Yo sería un monstruo de ingratitude sino le acompañara a usted mientras come. Ahora mismo, que le sirvan algo a este caballero... ¡qué distracción la mía!

—¿Cenará usted entonces, conmigo,—exclamó D. Ruperto, animándose.

—Vamos, probaré un bocadillo,—dijo ella.

—Pasen ustedes adentro. Hay gabinetes.

—¿¿¿Gabinetes? ¿Qué rubor!—deslizó Mercedes al oído de D. Ruperto, dejando caer el velo otra vez sobre la cara.

—¡Pronto, mozo! Ostras, Burdeos, filetes de gallina, salmón a la vinagreta, mayonesa de pollo, dos pichones asados... ¡Manzanilla, mucha manzanilla!

—Me parece que es ella,—dijo la señora que estaba en el mostrador, después que entraron D. Ruperto y Mercedes.

—No la equivoca usted,—contestó el mozo,—¡ni quién la ha de equivocar con esa cara!

Pasó un cuarto de hora.

Después, se oyó ruido de platos y botellas que caían desde la mesa al suelo. Sin embargo no estaban más que en el salmón a la vinagreta.—Los acontecimientos se precipitaban.

El estrago había sido ocasionado por un arranque trágico de Mercedes.

—¡Sí!—había dicho—esto hizo aquel hombre sin entrañas. ¡Consumado su crimen, huyó dejándome la eterna vergüenza de mi delito!

Así cayeron los primeros platos y la segunda botella.

.....

A las cinco de la mañana don Ruperto, transido de frío, se despertó en un rincón del gabinete. A pesar de la horrible pesadez que sintió en la cabeza pronto se hizo cargo de su situación. Suspiró, y al aspirar notó que tenía algo sobre los dientes, la pérdida, al marcharse, le había puesto en la boca un congrejo.

Un relámpago de furor brilló en sus ojos, y se quebró en ellos con todos los colores del iris, porque brilló a través de una lágrima.

Y sin embargo, no había echado de menos todavía dos billetes de cuatro mil reales que habían llegado a Madrid en su cartera.

—Señorita—le dijo el mozo—ha cenado usted con la más famosa de las timadoras: con *La Perdedora*.

Don Modesto acudió al juez y leyó en los periódicos al siguiente día que *La Perdedora* había sido presa.

Como debía la cuenta de la cena al mozo, fué a pagársela tres días después, antes de volver a Alcalá.

Al salir del colmado tropezó con una pareja que entraba y se quedó en la acera estupefacto, trémulo...

Los que entraban eran el juez y *La Perdedora*.

Fernanflor.

DIARIO DE LA MARINA

CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Madrid, un mes... 1 pesetas. Provincias, trimestre... 5 > Falsos de la Unión Postal, un año... 60 > Asia y América... 70 > Número suelto, 5 céntos.—25 ejemplares, 75 céntos.

ANUNCIOS

Cuarta plana... 0,20 ptas. línea. Reclamaciones... 0,75 > Noticias... 1,25 >

Oficinas: calle de la Libertad, 10, primero dra.

ESCUADRA FRANCESA

LAS PRÓXIMAS MANIOBRAS NAVALES

Se tienen ya algunos informes complementarios respecto a las maniobras de la escuadra francesa.

El vicealmirante Gervais da en estos momentos la última mano a la formación de su programa, con la ayuda de su jefe de Estado Mayor, el contralmirante Merleaux-Ponty.

Ya ha designado los oficiales de su Estado Mayor, ayudantes de campo de los diferentes grados, y son: MM. el capitán de navío Perrin, el de fragata Gauchet y los tenientes de navío Raty y Merveilleux-Duvigneau.

La escuadra del Norte saldrá de Brest el 22 del corriente, y estará en Tánger el 1.º de Julio y volverá a salir el 3.

La escuadra del Mediterráneo saldrá de Tolón el 23 del corriente para Argel y Philippeville. Una división irá a repostarse a cada uno de esos puertos.

El almirante Gervais saldrá de Tolón el 27 que corre, al amanecer, en el «Bouvet», y tomará el mando de la escuadra en Argel el 28 del actual.

Las operaciones de doble acción entre ambas escuadras y las defensas móviles de Argelia, Túnez y Córcega, durarán hasta el 9 de Julio.

En dicha fecha, ambas escuadras estarán en Tolón, donde permanecerán hasta el 16 de Julio.

Tolón repostará rápidamente ambas escuadras, que maniobrarán juntas, seguidamente, bajo el mando supremo del generalísimo Gervais.

Las maniobras terminarán el 23 de Julio, y la diseminación tendrá lugar probablemente en Bizerta; pero todavía no está ultimado este extremo de un modo definitivo.

La cuestión del rápido repostado de las escuadras jugará un gran papel en estas maniobras, y el almirante Gervais le concede una importancia capital.

En este sentido ha dado ya instrucciones a ambas escuadras.

Dos vapores carboneros han sido fletados para acompañar la escuadra del Norte, tanto en marcha como al ancla durante su travesía de ida.

Además, el puerto de Tolón, cuyos aparatos y maquinaria se han aumentado considerablemente estos últimos años, deberá esforzarse en repostar, en el más breve lapso de tiempo posible, toda la escuadra reunida y estacionada en su puerto.

Los buques rivalizarán en celo y ardor para llegar a un resultado que, hasta el presente, no se habrá alcanzado nunca en la Marina francesa.—X.

«PATRIA Y SEA-POWER» (1)

Antes de entrar en estudio y desarrollo de la materia comprendida en el epígrafe de este artículo, preguntémos: ¿qué es el sea-power? ¿Qué significa en dicción castellana esta maravillosa frase inglesa sea-power? ¿Es traducción al hermoso idioma patrio? Es trazo ó característica esencial de la civilización moderna? ¿Es idea, agente histórico, cuya concepción por el hombre es limitada y progresiva como esencia que se desenvuelve y agranda en el espacio y en el tiempo?

Antes de contestar a estas preguntas, que encierran todo el problema de estas páginas, digamos resueltamente, que sea lo que sea sea-power, sino tiene para el idioma nacional traducción exacta, ni esperanzas de tenerla; si su significado no hace vibrar fibra alguna en la conciencia nacional, si define un sentimiento ó un poder inaccesibles a la Patria y a la raza, si fumos, somos y seremos impotentes para su comprensión y dominio, digamos resueltamente, que sea lo que sea, no existe el sea-power. Porque, en efecto, todo es ficción engañosa, todo es mentira, si no existe nacionalmente en el presente ó en el porvenir. No hay verdades fuera de la Patria, no hay horizontes fuera de la Patria, no hay arte, no hay ciencia, no hay moral fuera de la Patria; nada existe, todo es mentira, sino encarna en la Patria y en la raza.

Bien se me alcanza que un mundo de protestas y objeciones rebosantes de erudición y saber pueden levantarse con pretensión de derribar estas afirmaciones. Un individuo afirma su existencia mediante sus actos, por sus movimientos físicos y por sus movimientos espirituales provocados por sensaciones externas ó por el recuerdo de estas sensaciones. Un individuo es una voluntad y una conciencia formadas, iluminadas y dirigidas por las ideas que el estudio y la experiencia depositaron en él. Fuera de él, lo que ignora, lo que no sabe, no tiene para él existencia positiva; y si para manifestarse necesita de esos impulsos extraños, de esos conocimientos que le son ajenos, desfallece y muere.

Es mecanismo sin fuerza motriz, máquina de vapor sin vapor, equilibrio estático presto a destruirse, y no equilibrio dinámico que se perpetúa, se transforma, evoluciona y vive. Existe la Patria mientras afirma su resistencia internacional. Fuera de ella no existe nada con existencia positiva; y si para manifestarse necesita de impulsos extraños, de conocimientos que le son ajenos, que no se hacen suyos, que no los nacionaliza, integrándolos en su conciencia, desfallece y muere. Sumerge, porque no es ya factor de vida y de progreso. Y como sin Patria no hay individuo, por eso reitero que fuera de ella no hay nada, que sólo es verdad lo que en la conciencia nacional tiene vida propia, potencial ó actual, latente ó en manifestación.

Si algo se concibe que no forme parte de la conciencia nacional en cualquiera de estas dos formas de la energía, es lo mismo, exactamente lo mismo que si no se concibiera, porque toda concepción, toda idea sirve y es útil en cuanto tiene finalidad nacional y progreso patrio.

Tal ocurre con el sea-power. Si los elementos que integran y constituyen de múltiple carácter, inmensamente complejos, no existieran virtual ó actualmente, en el patrio suelo los de calidad material, ni en la raza los de calidad étnica ó psicológica, no sería jamás para nosotros una realidad el sea-power; y si esta realidad nos fuese necesaria para la existencia nacional, no pudiendo poseerla, el porvenir, más ó menos remoto, sería la muerte.

Antes de entrar en su estudio tratamos de definirle.

Traducido literalmente, sea-power quiere decir

el poder del mar, y ocurre preguntar: ¿el mar tiene poder? Sí. Dicen los que entienden de estas cosas que es una especie de volante que funciona, en cuanto a la vida del planeta, de manera parecida a como el volante de una máquina interviene en el movimiento de sus piezas, regularizándole, haciendo menos brusca la transmisión entre ellas de la energía y procurando que todas den la plenitud de rendimiento.

El mar, según los señores aludidos, regulariza, pues, la vida transportando la energía exuberante de unas regiones a otras necesitadas de este socorro. Es, como toda corriente, un nivelador de potenciales; y es, además, agente generoso, de gran empuje social, porque alivia al necesitado con la superflua del poderoso.

Para tesis tan extraña sacan argumentos muy respetables de todo linaje de ciencias, y desde el rayo de sol que nos manda el astro, hasta la evolución de una molécula en cualquier circuito atómico, y aquel otro en que la molécula se evapora, forma la nube, cae en la cumbre y rueda por la pendiente al mar, y otras muchas cosas acaso más raras y caprichosas, apenas hay nada que se sustraiga a la finura de su perspicacia investigadora para demostrar que el mar es un volante, es decir, un receptáculo de energía que tiene la misión de distribuirla, regularizándola equitativamente, del mejor modo posible, pues, como es sabido, no hay regulación perfecta, y la del mar claudica como todas.

A ser cierto lo que estos señores imaginan, consiste en esto, y nada más que en esto, el poder del mar, y bien claro se ve que no es este poder el sea-power a que nos referimos.

MANUEL ANDÚJAR, Teniente de navío de primera.

UN NUEVO COLEGA

Fiel a su tradición, el DIARIO DE LA MARINA ve con gusto cuanto tiende a fomentar y defender los intereses morales y materiales del extenso litoral español. Estas columnas evidencian a diario; por lo cual no ha de sorprender a nuestros lectores que acojamos con simpatía la idea de publicar un periódico que, en esta parte, coadyuve a tan patriótica empresa.

Nuestro estimado amigo D. Bernardo Santos, tuvo la inspiración de publicarlo y de ello dimos cuenta hace algunos días, felicitándonos de su resolución. Hoy nuestro compañero nos manifiesta que, para no crear obstáculos a la prospera marcha de otro periódico que va a fundarse con parecido objeto, aunque sobre base mucho más amplia, renuncia a su proyecto y dedicará todas sus energías, que sabemos no son pocas, y las condiciones de su pluma a dar vida y calor al nuevo colega.

Damos el parabién al Sr. Santos por su abnegación, que le honra, y felicitamos a las regiones por el concurso que han de prestarle voluntad tan decidida y mérito que tanto vale. Y siempre que el nuevo periódico sepa prescindir de exclusivismos malsonados, causa de muchísimos males, y no se proponga crear antagonismos, que a nada bueno conducen, nos tendrá a su lado para propagar y robustecer todo lo que interesa a las poblaciones de nuestras queridas costas españolas.

NOTAS DEL DIA

Asuntos parlamentarios.—Misión anarquista.—La revolución dominicana.—Nueva línea de vapores. La anexión de Creta.—El Emperador de Alemania a Francia.

En el Consejo de ministros de mañana resolverá el Gobierno lo relativo a la constitución de las nuevas Cámaras, Mensaje de la Corona y debates que se anuncian.

Parece que las autoridades españolas han recibido nuevas confidencias respecto al viaje de dos anarquistas extranjeros que traen una misión sinistral.

En la República de Santo Domingo ha estallado una revolución, que ha sido sofocada en el acto. Los principales rebeldes han sido fusilados.

La nueva línea de vapores organizada por el Sindicato canadiense entre Canadá y Francia comenzará su servicio para viajeros y mercancías en Julio próximo.

La prensa helénica acoge con gran entusiasmo la votación unánime de la Cámara griega en favor de la unión de la isla de Creta a Grecia.

En los círculos diplomáticos se asegura que la organización de la revista naval de Charburgo, a la que asistirá el Emperador de Alemania, será el primer paso de la visita oficial de este Soberano a Francia.

TELEGRAMAS

(DE LA AGENCIA FABRA)

La Bolsa. París 3.

Después de la hora oficial han cerrado hoy: Exterior español: 71,90. 3 por 100 francés: 101,22.

Exterior español: 70,75. Londres 3.

Barcos en Canarias. Santa Cruz de Tenerife 3. Procente de Río Janeiro ha fundado en este puerto el transatlántico «San Francisco», volviendo a salir para Cádiz.

Durante el mes de Mayo fondearon 152 vapores y 106 barcos de vela, en total 258 buques.

Acto de indisciplina. París 4. Los periódicos belgas publican detalles acerca de un acto grave de indisciplina que se observó después de los ejercicios practicados en Bruselas por un batallón de la guardia. Habiendo caído enfermos algunos cazadores durante los ejercicios, a causa del calor excesivo, a pesar de lo cual el jefe no concedió descanso alguno, la fuerza rompió filas y silbó estrepitosamente al coronel.

Varios guardias fueron arrestados. Silencio sospechoso. París 3. Observa el periódico Manchester Guardian acerca del silencio guardado sobre los sucesos de la campaña.

«El 29 de Mayo hubo 30 muertos y 60 heridos, sin que nadie haya oído hablar del menor hecho de armas. Bueno sería que lord Kitchener no fuera tan explícito sobre el número de acometidas cogidas al enemigo y hablase algo más de todo lo que ocurre a nuestros soldados, así como de los progresos de la invasión del Cabo por los boers.»

Bloqueo levantado. Londres 3. Un despacho de Mafeking dice que ha sido levantado el bloqueo de la plaza de Secrest, situada por los boers desde hace varios meses y a

la que faltaban víveres desde hace unos cinco días. El general Methuen logró comunicar con ella y ahuyentar al enemigo el día 22.

El general conducía además de sus tropas un importante convoy de víveres.

Victorias boers

París 4.

Esta madrugada se han recibido noticias del Transvaal favorables a los boers.

Estos continúan invadiendo el territorio de la Colonia del Cabo.

Los mismos periódicos ingleses lo confiesan, publicando despachos de sus corresponsales en la Ciudad del Cabo, los cuales anuncian que numerosas prisiones boers recorren las inmediaciones de Sterkstroom, Stomberg, Molteno y Dordrecht.

LOS HÉROES IGNORADOS

El «Infanta Isabel», uno de nuestros buques de mejores condiciones marineras, había zarpado de Gíbara con rumbo a New York para representar en aquellas aguas, y en unión del crucero «María Teresa», a la nación española en la gran manifestación nacional y solemnes honras dispuestas en honor de uno de los más esclarecidos hombres de Estado que aquella República ha tenido, cuyas fiestas se efectuaron en Mayo de 1897.

Habíamos empezado la navegación con tiempo hermosísimo y mar bonancible; pero a la cuarta singladura, es decir, poco antes de llegar a la altura del siniestramente conocido «Cabo Hatteras», se nos hizo el viento de proa y empezó el mar a picarse. Se aferraron las velas, que iban largas, y continuó la navegación, acentuándose cada vez más el mal tiempo, sufriendo el barco terribles bandazos y cabezadas, que le hacían hundir toda su proa en el agua, embarcando en cada una grandes cantidades del líquido elemento.

A la mañana siguiente se hizo el viento huracanado, se rompieron los guardines del timón del servo-motor que eran de alambre, y mientras se reemplazaban con los de respeto se manióbró con la rueda de popa, faltando también los guardines al poco tiempo, quedándonos sin gobierno mientras se trabajaba desesperadamente en la colocación de los aparejos en los brazos del timón, cuyos motores no era fácil enganchar en sus argollas por las terribles sacudidas que los golpes de mar le ocasionaban. Entre tanto, el barco había virado, y al atravesarse a la mar, eran tan pronunciados los bandazos que más de una vez se corrió el peligro de dar la voltereta. Por fin se consiguió gobernar con los aparejos, y para ponernos a rumbo y ayudar la maniobra se mandó largar el foque. El viento continuaba soplando con violencia, y al tratar de aferrarse la vela auxiliar, se corrió verdadero peligro de parecer por las cabezadas del buque y grandes golpes de mar que barrían el castillo.

Un cabo de mar, que a bordo llamábasele «Vizcoya», lobo de mar verdadero, ayudado de un contramaestre y otros cuantos valientes tripulantes de marinería, se arrojaron a la maniobra, con ese ardor que en casos tales jamás falta en las dotaciones de nuestros buques. Casi terminada ya la maniobra un golpe de mar cogió, en un momento de descuido, al bravo «Vizcoya», llevándosele consigo sin darle tiempo para asirse de algún cabo de maniobra ó pasamanos del castillo. Un grito supremo de angustia, un ¡madre mía! desgarrador se oyó al propio tiempo que una exclamación de espanto brotaba de labios de los espectadores del puente, comandantes, oficiales y timoneros y el grito de ¡Hombre al agua! resonó inmediatamente y toda la tripulación se puso en movimiento.

El artillero de guardia en la góndola arrojó, con increíble rapidez, el salvavidas amarrado a un candelerio de popa. El desgraciado naufrago, que nadaba admirablemente, como hijo de la tierra que le vio nacer, pudo asir el salvavidas; pero con la arrancada que llevaba el barco, unido a los golpes de mar y cabezadas, a pesar de haberse mandado dar atrás a la máquina, no pudo el cabo del salvavidas aguantar la resistencia de agua que formaba con éste el infeliz marino, y rompió por cerca del amarre.

Inmediatamente se arrojaron otros salvavidas, mientras con gran exposición para todos ordenó el comandante virar para ver si conseguía salvar al desdichado cabo de mar; pero en vano la operación que reinaba y las enormes montañas de agua que elevaba su cresta a inmensas alturas, desapareció a nuestra vista al valiente vizcoya, víctima de su arrojo, de su heroísmo mejor dicho, heroísmo tanto más digno de lo cuanto que no espera recompensas; porque estos actos se realizan diariamente en todos los buques que surcan los mares, y en la conciencia de todos los marineros está, que cuanto mayor es el peligro, tanto más arrojo y valentía tienen que desplegar para efectuar cualquier maniobra con mal tiempo, por sencilla que sea.

¡Ah! Si estos episodios pudieran presentarse a la vista de los que abominan de la Marina y sus hombres; si estos dramas pudieran tener lugar en medio de nuestros cortesanos, con toda su terrible majestad; si actos de tan heroico valor pudieran ser presenciados por los que tan gallardamente manejan la pluma puesta al servicio de las grandes empresas periodísticas, no hubiera habido, no aquella pretendida cortés opinión contraria a las cosas de Marina, que nos han traído al lastimoso estado en que nos encontramos.

Las obras del puerto de Bilbao

Ha estado publicada la Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras del puerto y ría de Bilbao y cuenta de ingresos y gastos en el período comprendido entre 1.º de Julio de 1899 y el 31 de Diciembre de 1900. Abarca diez y ocho meses por virtud del precepto legal por el cual han sido sustituidos los años económicos por los años naturales.

En ese año y medio han continuado los trabajos del rompeolas y contramuelle del puerto exterior; incluso las obras de defensa de la playa de Las Arenas, y se han terminado las correspondientes a la playa de Algorta. En las obras del rompeolas ó dique del Oeste que ha de tener próximamente 1.450 metros de longitud—se han colocado durante los diez y ocho meses 40 cajones, que formaron un total de longitud de 292,50 metros para la superestructura construida en el expresado período. Y como al principio de éste tenía la superestructura 821,90 de longitud, incluyendo los 25,89 construidos sobre las rocas contiguas a la costa, resulta que al terminar dicho período tenía la superestructura 1.114,40 metros de longitud, la cual constituye ya un importante abrigo, pues en el mes de Enero de 1900, cuando la longitud era de 938 metros, estuvieron refugiados, un día de temporal, 23 vapores y 4 buques de vela.

Se han acordado a los contratistas a buena cuenta, como importe aproximado de esas obras ejecutadas, 2.937.668,28 pesetas. Esta suma, y las que se pagaron en años anteriores, dan un total de 24.721.967,01 pesetas.

En las obras del contramuelle ó dique del Este, cuya longitud es de 1.096 metros, se han invertido 2.218.061,12 pesetas; esta cantidad, y las abonadas en años anteriores, dan un total de 7.534.332 pesetas.

En las obras de defensa y camino de servicio de la costa de Algorta, que quedaron terminadas en Marzo de 1900, se han gastado desde que comenzaron 205.400 pesetas.

Van a ser colocadas 12 boyas con sus cadenas y muertos correspondientes, cuyo importe se eleva a 159.465 pesetas y 19 céntimos, así como el correspondiente a la colocación en obra, por administración, de 11 de ellas, que asciende a 4.439 pesetas y 50 céntimos. Verificada la subasta de aquellas el 9 de Junio de 1900, se adjudicó por Real orden de 22 del mismo mes, al único postor, D. Julio Potremen, en la cantidad de 157.900 pesetas.

Las boyas de que se trata han de colocarse al abrigo del rompeolas del puerto exterior, y distribuidas de tal modo, que sin entorpecer en lo más mínimo la entrada y salida de los buques en la ría, puedan fondear ordenadamente los que allí se queden sin estorbarse los unos a los otros, con objeto de sacar todo el fruto posible de la superficie disponible.

Las 35 boyas de amarre fondeadas en la ría se han pintado como todos los años, y se han reparado además algunas de ellas, resultando de la estadística diaria del número de buques que de ellas se amarran, un total de 8.142 estadias, lo cual demuestra el importante servicio que las boyas prestan.

Por medio del dragado para la conservación del cauce, se han extraído en los diez y ocho meses 688.690 metros cúbicos.

El resumen general de gastos desde 1.º de Julio de 1899 hasta 31 de Diciembre de 1900, arroja una suma de 7.220.333,20 pesetas.

Los ingresos en dicho período ascendieron a 7.575.142,68, contando con una existencia de pesetas 269.655.

Quedó, por tanto, en 31 de Diciembre último, una existencia de 854.804,39 pesetas.

Termina la Memoria con un cuadro en que se indican los movimientos totales de importación y exportación por nuestro puerto, habidos en cada ejercicio desde el año 1878-79 en que empezaron a ejecutarse por la Junta las obras de mejora de la ría.

Ascendió el total de importación y exportación en aquel primer ejercicio económico, a 1.340 toneladas.

Y en el año natural de 1900 se han importado y exportado 5.807.438 toneladas.

Resumen de ese cuadro que fué constante el aumento de la importación hasta el año de 1890-91, desde cuya fecha sigue, con pequeñas oscilaciones, manteniéndose en el mismo estado, que la exportación, que llegó a una cifra extraordinaria, en el año de 1895-96, continúa sosteniéndose a gran altura; que, proporcionalmente al período de tiempo que comprende el segundo semestre de 1900, el movimiento habido durante éste figura en primer término, y que la relación entre el movimiento de importación y el de exportación del año último de 1900, con el correspondiente al de 1878-79, es la de 671 y 404 por 100 respectivamente.

IMPRESIONES DE LA PRENSA

Trozos escogidos

El País: «Si Suiza, Méjico, la República Argentina, los Estados Unidos, son federales, también lo son los imperios europeos de Austria, Alemania é Inglaterra: esta última en algunas de sus colonias.

Deben, pues, los republicanos considerarse completamente desligados de los antiguos partidos y las antiguas jefaturas, y fuera insigne idiotéz en nosotros el volver a un régimen de doctrinas y de hombres que no han logrado restaurar la República en un cuarto de siglo de una monarquía que sembró de ruinas el suelo de la Patria. Una vez libres los republicanos, no volveremos a las viejas y herrumbrosas cadenas de nuestra odiosa esclavitud. Si las necesidades de la lucha nos imponen jefes, no serán ciertamente los antiguos é impotentes que nos depa- raron la suerte.»

Esto es dar el canuto a los ilustres congresos republicanos. Por doquier lo nuevo empuja a lo viejo; pero en esto, como en todo, queda en pie la terrible incógnita de lo desconocido.

El Nacional: «Golpe rudo es el que proyecta el Gobierno contra la inmoralidad electoral. Si se establece la costumbre de que el Parlamento se purifique de veras y nunca sancione los chanchullos, al cabo se logrará que nadie los cometa, porque producen gastos, descrédito, lucha, disgustos y luego no han de servir. ¿Quién puede ser sospechoso en la tarea moralizadora? El Gobierno porque hace y aprovecha las elecciones? Pues el Gobierno dice a sus adversarios, a los jefes de los partidos, que acepta sus dictámenes sobre las actas. ¿Se teme que después no lo cumpla? Peor para el Gobierno.»

Tienen tal fama de prevaricadores los Gobiernos en España, que aun cuando juren de rodillas y en cruz que van a proceder contra las inmoralidades políticas, nadie los cree. Y eso ocurre ahora con esas campañas purificadoras.

El Imparcial: «Es innegable que la fuerza de la costumbre es superior a la de la ley. Pero con leyes buenas se ha acabado por corregir costumbres malas. Y, como quiera que si por ese medio no se corrigen las que en nuestro Parlamento imperan no se mejorarán de ningún modo, esta es una de las más imperiosas reformas que la necesidad está pidiendo a gritos.»

Ronca está ya esa buena señora de tanto gritar satisfacción a sus agravios; pero quienes han de darla por el puesto que ocupan en la dirección nacional, son ciegos y no ven; son sordos y no oyen... al menos de conveniencia, porque no se dan por enterados.

LA ISLA DE SALVORA

¿A qué provincia pertenece?

Es verdaderamente digna de mención una duda que se ha suscitado respecto a la isla de Sálvora.

El capitán general de la Coruña se dirigió al delegado de Hacienda de Pontevedra interesándole la remisión de ciertos datos respecto a la isla citada, y el delegado le contestó que pertenece a la provincia de la Coruña. Se dirigió entonces el Sr. Lachambre al delegado de Hacienda de la Coruña, y la contestación de éste fué que la isla de Sálvora es de la provincia de Pontevedra.

El capitán general, en vista de la contradicción de opiniones, resolvió oficiar al gobernador civil de la Coruña para que le manifestase oficialmente cuál de los dos delegados tiene razón.

Noticias oficiales

Marina mercante. Modificando la Real orden de 14 de Febrero de 1900 en el sentido de que han de tener quinientos días de mar en buque de vela, ó mil en los de vapor los que aspiren al título de capitán de primera clase de la Marina mercante.

Recompensas. Concediendo la medalla de Filipinas al sar-

gento segundo de Infantería de Marina Casimiro Luceña Blanco.

—Dando las gracias al capitán del puerto de Bilbao por el auxilio prestado al vapor «Propietario», que comunica el ministro de Estado por encargo del Gobierno inglés.

—Concediendo la cruz roja de primera clase al primer maquinista D. Agustín Cerdalada Galindo.

Material.

Nombrando para inspeccionar los trabajos de instalación de la artillería en el crucero «Extremadura» al capitán D. Manuel González de Rueda y Gil.

ECOS DEL LITORAL

Sevilla 3.—Han quedado amarrados a los muelles de nuestro puerto los vapores «Anita», «Salvador», «Sevilla», «Santa Ana», «Castilla», «Millán Carrasco», «Miguel Sáenz», «Goyas» y «Cabo Creux», (españoles); «Restormel», «March», «Hiawatha» (yate) ingleses; «Guimeri» (yate francés).

—Ayer se verificó la entrega oficial a la Junta de Obras del Puerto, por la casa Vea-Murguía, del vapor remolcador «Giralda».

—Han salido a la mar los vapores «Rothesay», «Glennmore», «Trisna», «Nuevo Extremadura» y el buque de vela «Angiolina B.»

San Fernando 2.—Dicese que en el «Rabat» embarcará el segundo batallón de Infantería de Marina de este departamento que manda el teniente coronel Sr. Ferrer, con destino a las nuevas posesiones del Muni.

Vigo 2.—En el mes de Mayo último, entraron en este puerto 140 buques.

De estos eran cuatro de guerra y 136 mercantes.

De vapor 78 y de vela 62.

Españoles 116; ingleses 7; alemanes 7; franceses 5; suecos y noruegos 2; rumano 1.

Se expidieron tres patentes y se refrerendaron 48, no necesitándose 86.

De arribada, a causa del temporal, entraron los vapores españoles «Oleifa» y «Churrucua».

El primero navegaba de Barcelona a Gijón en lastre y se vió en la madrugada del viernes en grave peligro, llegando a faltarle el combustible para la máquina.

El «Churrucua» procedió de Cádiz y va destinado a Bilbao, también en lastre.

Hoy es esperado en este puerto, en escala para América del Sur, el vapor «San Ignacio de Loyola», de la Compañía Transatlántica.

Torremorán 45 pasajeros y 35 toneladas de carga. Gijón 3.—Un naufragio.—Como a las 19,30 de ayer salieron en una lancha para Jove, en donde tenían su residencia, el dueño de la embarcación, Constantino Fernández, y tres amigos suyos llamados Angel Alvarez González, José Alvarez Suárez, y Agapito Alvarez.

Poco tiempo después de haber abandonado el puerto, y cuando navegaban frente Coruña, tal vez por la poca seguridad de la embarcación, por algún golpe de mar ó otro accidente desgraciado, la lancha volcó y cayeron al agua los que la tripulaban.

Trataron de ponerla a flote, y después de muchos trabajos casi lo lograron; pero en condiciones que no nada servía para su salvación, pues la lancha apenas se sostenía a flor de agua, humedida por hallarse llena de ella.

En socorro de los naufragos acudió una chalana, que no pudo hacer gran cosa, debido a que su construcción no le permitía más.

Los naufragos, que se habían despojado del vestuario para valerse mejor, trataron de ganar la costa a nado, y estuvieron luchando hasta que acudió en su socorro, avisado por la chalana, un balandro propiedad de D. Pablo Suero, que tripulado por éste y otros dos hombres acudió inmediatamente en auxilio de los naufragos.

Después de navegar aquí y acullá, los tripulantes del balandro lograron recoger a tres de los cuatro tripulantes de la lancha perdida, uno de ellos (Agapito Alvarez) casi ahogado ya.

Condicionados a puerto, a eso de las 21 horas, donde gentes caritativas les proporcionaron ropas y calzados con que cubrir sus cuerpos. Otras personas, entre ellas el concejal D. Alejandro Alvarez González, dieron a los naufragos alimentos y bebidas, con objeto de que entraran en reacción. El señor Alvarez González trató de conducirlos a sus casas en un coche, que los naufragos salvados rehusaron, por preferir marcharse a pie, para «entrar en calor», cosa que hicieron cerca de las 23.

Del desgraciado accidente dió cuenta a las autoridades de Marina y a las municipales, el dueño del balandro salvador, Sr. Suero.

El naufrago desaparecido se llamaba Constantino Fernández, vecino de Jove—como ya hemos dicho—y se había casado hace unos tres meses. Ayer había venido a Gijón con objeto de distraerse, y en compañía de sus compañeros de desgracia pasó la tarde en la villa.

Ayer entró el vapor «Norte», que como ya hemos dicho otros días, viene de Bayona, con carga general para el comercio de esta plaza.

Mañana ó pasado se espera el vapor «Cabo Silleiros», procedente de Santander.

El «Cabo Prior» y el «Feronia», con los que se contaba ayer, no llegaron aún. Supónesse que entrarán hoy.

BIBLIOGRAFIA

Antigüedades del partido judicial de Arcos de la Frontera y pueblos que existieron en él. Tal es el nombre del notabilísimo libro de don Miguel Mancho y Olivares, correspondiente de la Real Academia de la Historia, cuyas 400 páginas, poco menos, hemos recorrido con el agrado que se merecen, así las condiciones de estilo de la obra como la competencia de que el autor hace gala, al tratar asunto de tal interés para el anticuario, y en general para el numeroso público que vaya comprendiendo la importancia de esas monografías en la muy gloriosa historia del arte hispano.

Nosotros hemos de confesar nuestra debilidad: nos deleitamos con la lectura de esos trabajos, cuya importancia fuimos de los primeros en reconocer; y si alguna cosa nos aleja á veces de su lectura es la monotonía de que muchos suelen pecar. Pero cuando el monografista sabe evitar este escollo, y á su profundo conocimiento de lo que escribe agrega una manera agradable de describirlo, como le sucede al Sr. Mancho y Olivares, es para nosotros el repaso de tales lucubraciones miel sobre hojuelas.

No es posible hacerle cargo de todos los méritos que aquilata la labor del publicista á que ayudamos, sin releer sus líneas una vez y otra, cosa que nos ha impedido hacer nuestro deseo de dar cuenta lo antes posible de la nueva joya que con nuestra literatura cuenta. Pero ya del examen rápido de la misma se saca la buena impresión á que nos referíamos.

Otras obras del mismo autor, La batalla del Barbate, por ejemplo, y los Apuntes para una historia de Arcos de la Frontera, bastaba ya para concederle el puesto que merecen á veces nuestros más distinguidos escritores, y tal vez la última de las citadas tenga bajo cierto aspecto mayor atractivo que la que nos ocupa; más ello no quita que consideremos sinceramente meritorias de figurar en toda librería digna del nombre de biblioteca las Antigüedades del señor Mancho y Olivares, que son, para decirlo en pocas palabras, más que una monografía, compendio substancioso de varias, como se veía si nos fuéramos dado copiar el extenso índice del libro.

La geología, la historia, el punto de vista artístico, nada ha escapado á la investigación del autor, y solo su excesiva modestia explica que en vez del nombre que ha dado á su última producción no la haya bautizado con el de Historia, que verdaderamente merece.

Las letras españolas y la historia de nuestro país estarán de enhorabuena siempre que el señor Mancho y Olivares sea con dones del valor de sus Antigüedades.

NOTICIAS

En Sevilla rieron en una taberna del barrio del Ovario dos individuos, uno de los cuales resultó con dos cuchilladas graves. También una familia que regresaba de las Ventas de pasar el día armaron una disputa dos parientes, asediándole el uno al otro dos puñaladas. Por último un cochero embriagado se cayó del pescante y se causó varias heridas en la cabeza.

La cuestión surgida en Cádiz, entre los señores Lazaga y Viesca ha quedado terminada satisfactoriamente.

En Barcelona, el dueño de una fábrica de sémola de San Martín, al aproximarse para examinar una máquina fué cogido por una correa que arrebátandole le estrelló contra el techo.

En Oviedo 130 mineros que trabajan en la montaña de Covadonga, en sitio perteneciente al concejo de Cangas de Onís, se han declarado en huelga, negándose á trabajar. La Guardia civil se ha concentrado en previsión de que pueda alterarse el orden público.

El tranvía eléctrico de los alrededores de la ciudad de León que iba formado en tren de tres vagones completamente atestados de gente, descarriló en una pendiente curva, cayendo desde el terraplén que tiene tres metros de altura. El pánico que se produjo entre los viajeros fué terrible. Las víctimas de la catástrofe hasta ahora son un muerto, dos en estado desesperado 20 heridos graves y 30 leves. Una niña ha resultado con las piernas machacadas.

Di en de Carlstad que la famosa ex Princesa Oraman-Chimay, que se encuentra con su amante Rijo en dicha ciudad, ha recibido la noticia de haber fallecido en América su abuelo, dejándola heredera de quince millones.

Plaza de toros. El próximo jueves 6, festividad del Corpus, se verificará una gran corrida de novillos, lidiándose ocho toros dehesa de tonta y cerrado, cuatro de la ganadería de D. José Manuel de la Cámara, de Sevilla, y cuatro de la de doña Carlota Sánchez de Terrones, que serán estoqueados por los diestros Chicuelo, Bocanegra, Camisero y El Rerre.

LA BRUJA DEL MAR POR FENIMORE COOPER

—Participo de vuestra opinión: ¡ojalá estuviera aquí toda nuestra tripulación! La que tenemos es muy escasa para empeñar el combate con un buque que parece de un porte igual al del nuestro por lo menos. ¿Cuántos hombres tenemos? —Menos de 70, número muy corto para el servicio de 24 cañones, cuando hay que manejar vergas como éstas. —Y sin embargo, no debe ser insultado el puertal se sabe que estamos aquí. —Nos han visto, interrumpió el contramaestre; se dirige hacia nosotros y despliega sus co-rederas.

Ya no había más alternativa que la fuga ó los preparativos para la lucha. Lo primero habría sido fácil, pues hubiera bastado una hora para guarecer el buque detrás del cabo; pero el segundo extremo era más propio del servicio á que estaba destinada la «Coqueta», y en su consecuencia se dispuso el zafarrancho de combate. Esta orden debía excitar necesariamente la naturaleza turbulenta de los marineros, porque el triunfo y la audacia marchan siempre unidos; y el hábito del triunfo había dado á los marineros de la Gran Bretaña una confianza que con frecuencia rayaba en temeridad. Así, pues, la orden de prepararse para el combate fué acogida por la escasa tripulación de la «Coqueta» como lo había sido en otro tiempo, cuando su cubierta hallaba guarnecida con el número de hom-

En el tercer toro, que será de Cámara, hará su maravilloso experimento el intrépido don Tancredo López. La corrida empezará á las cuatro y media. Los toros podrán verse en los corrales de la plaza el jueves, de nueve á doce, presentando el billete para la corrida. Los señores abonados podrán recoger sus localidades el martes 4 en el despacho de la calle de Sevilla, y el miércoles y jueves el público en general.

La Última moda publica en el núm. 700 (3 de junio) 53 elegantes modelos de trajes y accesorios; y con las respectivas ediciones reparte un de labores artísticas, un número de El Tecedor con modelos de peinados, y un patrón cortado. Precios: cada número primera ó segunda edición, 25 céntimos; completa, 40; trimestre, primera ó segunda edición, 3 pesetas; completa, 5.—Velázquez, 42 (antes 56) hotel Madrid.—Se remiten números de muestra.

La policía de Sevilla ha detenido á las mujeres de varios barranderos huelguistas por apedrear en la Puerta de la Carne á los sustitutos de estos.

Ultima edición

Telegramas de la tarde

(DE LA AGENCIA FABRA)

La Bolsa. París 4.

Apertura de la Bolsa de hoy: Exterior español, 71,87 y 71,80. 3 por 100 francés: 101,20.

Exterior español: 70,37. Londres 4.

Vapores correos. Nueva York 4.

Ha salido de este puerto para Cádiz el trasatlántico español «Ciudad de Cádiz».

Habana 4.

Procedente de Puerto Rico ha llegado á este puerto el vapor «Isla de Luzón», de la Compañía Trasatlántica.

Buenos Aires 4.

Ha llegado á este puerto, procedente de Montevideo el vapor «México» de la Compañía Transatlántica española.

La situación en Portugal. Badajoz 4.

La situación del gobierno portugués no presenta la solidez que sus partidarios dicen, y la entrada del ministro de Hacienda á desempeñar internamente la cartera de Negocios Extranjeros se concibe como un aplazamiento nada más en la solución de la crisis total.

El temor del Gobierno á la publicidad es tanto, que el 31 de Mayo dejó sin curso todos los despachos dirigidos al exterior dando cuenta de haber dimitido el ministro de Negocios Extranjeros.

Lo que no parece muy claro en la política portuguesa es si la disidencia del Sr. Juan Franco es tan importante como los ministeriales suponen y si el Sr. Hintze Ribeiro cuenta, como asegura, con la confianza de la Corona.

Francia y Marruecos. París 4.

En el Consejo de ministros celebrado hoy en el palacio del Elíseo, el de Negocios Extranjeros, Sr. Delcassé, ha anunciado que hoy se aguarda la llegada á Tángier del ministro marroquí que debe asegurar la ejecución de las reclamaciones formuladas por Francia y consentidas por el Sultán. El caud de la kabilia de Hebdana, responsable del asesinato del francés Pouzet, ha sido detenido.

INGLESES Y BOERS ¿Será posible?

París 4.

Un diario alcaiano supone que el viaje de Sir Alfredo Milner á Inglaterra puede obedecer al propósito de consultarle respecto á la aplicación de una medida verdaderamente monstruosa, con la cual crees el Gobierno que podría asegurarse la paz. Se trata de una alonación que habría de dirigirse á los boers, recordándoles que desde Septiembre se declaró la anexión del Transvaal, y que por lo tanto, desde aquella fecha son súbditos británicos en estado de rebelión contra el monarca.

Por lo tanto, todos los que antes de fin de Junio no hayan realizado su sujeción, serán juzgados en consejo de guerra, embargados sus bienes y condenados ellos á prisión perpetua, cuando no á sufrir la pena de muerte. El período citado crees que este sistema de intimidación no producirá resultado alguno y constituirá, en cambio, una vergenza más para Inglaterra.

tranjero hizo á su vez sus preparativos de combate. —Nos muestra un corazón sólido y una batería fuerte, observó el timonel en jefe cuando el costado del buque llegó á estar visible por su cambio de posición. Cuento veintiseis muelas, aunque le debe faltar la del juicio, pues de otro modo no sería tan loco que desafiara de ese modo á la «Coqueta» de la reina Ana. Es un buque bastante bonito, capitán Ludlow, y muy suelto en sus movimientos; pero mirad sus velas altas: justamente lo mismo que su carácter, tienen poca ó ninguna cabeza. No negaré que su casco sea bastante bueno, porque no es más que obra de un carpintero. Pero en tratándose del corte de una vela, ¿cómo lo ha de entender un buque de Loriet ó de Brest? Al fin y á la postre nada hay que iguale á las buenas y sólidas velas inglesas, que ni son demasiado estrechas de cabeza ni anchas de base, con cuerdas y aparejos de proporcionada longitud. Ved esos americanos que introducen innovaciones en el arte de construir buques, como si hubiera ventaja en abandonar las costumbres de nuestros antepasados! Cualquiera puede ver que cuanto tienen de bueno y agradable en torno suyo es inglés, al paso que todas las innovaciones y cambios que nada significan son inventados por su propia vanidad.

—Sin embargo, marchan bien, Trysail, replicó el capitán, quien á pesar de ser súbdito leal no olvidaba el lugar de su nacimiento; y muchas veces á este buque, que es uno de los modelos más hermosos de Plymouth, le ha costado trabajo perseguir á los barcos costeros de estos mares. Ved el bergantín cómo se ha burlado de nosotros á pesar de nuestras ventajas y del viento que nos era favorable. —No se puede decir dónde se ha construido ese bergantín, mi capitán. Aquí ó allá, le considero como un buque sin definición, como el

DESDE SAN FERNANDO

(DE NUESTROS CORRESPONSALES)

San Fernando 4 (2,40 t.)

Llegó el acorazado «Pelayo» para embarcar artillería y efectos con destino al Ferrol. Saló hoy para Algeciras crucero «Infanta Isabel» en comisión del servicio.—Corresponsal.

INFORMACION DE MARINA

Los seis millones.

El crédito extraordinario de seis millones que el ministro de Marina acaba de solicitar del de Hacienda, no se dedica tan sólo al pago de los jornales que los obreros de los arsenales pagan de tener hasta fin de año, sino que con aquella cantidad habrá de satisfacerse el importe de los materiales que para los barcos en construcción sea preciso traer del extranjero, y además abonar algunas sumas que ya se adeudan por este mismo motivo.

Créese que el señor duque de Veragua incluirá en el presupuesto ordinario la cantidad que se necesita para la total terminación de los buques que se construyen en los arsenales, puesto que el presupuesto extraordinario, concedido con este fin, está ya agotado.

El expediente relativo á la petición del crédito de seis millones está tramitándose ya y parece que de él no se tratará en Consejo de ministros hasta dentro de unos quince ó diez y seis días.

La escuadra.

Produce mucha extrañeza entre los marinos la tardanza en organizar la escuadra de instrucción, para cuyo objeto existen en el ministerio del ramo los créditos necesarios.

Teniendo en cuenta lo avanzada que está la estación, y que casi todos los barcos de que disponemos están ya navegando, creemos que el señor ministro de Marina procederá con gran acierto dictando las necesarias órdenes para la formación de la referida escuadra.

Firma para mañana.

Según tenemos entendido, el señor duque de Veragua llevará mañana á la firma de la Reina los siguientes decretos:

—Ascendiendo á alférez de navío á D. Alberto Mentos. —Concediendo la cruz blanca de primera clase del Mérito naval al capitán D. Artillería de la Armada D. Juan Bautista Lazaga.

Amortización.

Durante el mes de Mayo se han adjudicado al turno de amortización las siguientes vacantes: Cuerpo general: de capitán de navío, 1; de capitán de fragata, 1; de teniente de navío, 1; de teniente coronel, 1. Capitán de Infantería de Marina, 1; capellanes primeros, 1; contramaestros de tercera, 1; condestables mayores de segunda, 1. Además se han efectuado en la manzanera eventual de los arsenales las amortizaciones siguientes:

Ramo de Ingenieros: En la Carraca 64; en el Ferrol 3; en Cartagena 7.—Total, 74. Ramo de Artillería: En el arsenal de Cartagena 7.

En las brigadas de movimiento sólo ha sido amortizada una plaza en el arsenal de la Carraca.

Nombramientos.

Ha sido nombrado comandante del cañonero «Concha» el teniente de navío de primera don Juan Bautista Aguilar. —Idem ayudante de la Comandancia de Marina de Menorca el teniente de navío D. José Riera. —Idem auxiliar del Observatorio de San Fernando (Cádiz), el teniente de navío D. Juan Antonio Escobar. —Idem ayudante de Marina de Santander el teniente de navío Sr. Baceto.

Presentación.

Se ha presentado al ministro de Marina el ex-comandante del aviso «Giralda» Sr. Com. añó.

Con el señor duque de Veragua ha conferenciado esta tarde el marqués de Villasegura.

Comisión.

Ha sido designado el segundo comandante de Marina de la provincia de Barcelona para que, en unión de los representantes de Hacienda y Obras públicas, proceda á efectuar el deslinde de las fincas de propiedad particular enclavadas en la plaza de «Casa Antúnez».

INFORMACION POLITICA

Despacho con la Reina.

Han despachado hoy con la Reina los ministros de Hacienda y de la Gobernación.

Datos meteorológicos del día 3 de Junio de 1901, según los telegramas recibidos en el Observatorio de Madrid, de las observaciones verificadas dicho día en varios puntos de España, á las nueve de la mañana, y en otros del extranjero á las siete.

Table with columns: Localidades, BARÓMETRO, VIENTO, ESTADO del cielo, EN LAS 24 HORAS (Seco, Humedecido, etc.), TERMÓMETRO (Temperatura, etc.), ESTADO del mar.

El Sr. Moret informó á S. M. de los asuntos del día manifestando que en la Coruña reina tranquilidad. Después firmó la Reina los siguientes decretos:

Nacionalización.

Concediendo la nacionalización en nuestro país á un súbdito extranjero.

Obras.

Exceptuando de las formalidades de suabasta las obras que deben realizarse en la aduana de Irún, para las cuales se concede un crédito de 3.500 pesetas.

Generales en Palaco.

Han ofrecido hoy sus respetos á la Reina los generales López Domínguez y Molins, y los de la Armada Topete y Spertorno.

Telegrama oficial.

El gobernador de Santander telegrafía hoy manifestando que ha ingresado en el partido liberal conservador de aquella capital D. Pedro García Medina.

Sobre un relevo.

Contestando el ministro de la Gobernación á preguntas de los periodistas relacionadas con el probable relevo del gobernador de la Coruña, ha manifestado que es prematuro cuanto acerca de este asunto se hable.

El gobernador de Málaga.

Acompañado del Sr. Suárez de Figueroa (D. Adolfo), ha llegado hoy á esta corte el gobernador de Málaga.

La comisión del Muni.

En las primeras horas de la tarde estuvo en Palacio el señor ministro de Estado con objeto de presentar á S. M. la Reina á los individuos que forman la comisión encargada de fijar los límites de las nuevas posesiones españolas del golfo de Guinea.

Conferencia.

El señor marqués de la Vega de Armijo ha conferenciado hoy extensamente con el jefe del Gobierno.

A esta entrevista se ha concedido esta tarde mucha importancia, por suponerse que en ella habrá reproducido el ex presidente del Congreso, con motivo de haber sido derrotado en las elecciones para senadores uno de sus amigos, las quejas que ya formuló al verificarse la elección de diputados.

Un petardo. Esta tarde se ha recibido en el ministerio de la Gobernación el siguiente telegrama oficial: Badajoz 4.

Gobernador á ministro: En la madrugada de hoy estalló un petardo en la casa de Antonio Gallardo Donoso, vecino de Magacela, sin desgracias personales y el sólo ligeros desperfectos en el edificio. Se ha dado parte al Juzgado y se practican diligencias en averiguación de los autores.

LA BOLSA Cotización oficial.

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, Día 3, Día 4. Includes entries for 400 PRÉPETO INTERIOR, 400 PRÉPETO EXTERIOR, 400 PRÉPETO INTERIOR, 400 PRÉPETO EXTERIOR, 400 AMORTIZABLE, 400 AMORTIZABLE, CAMBIOS.

Imprenta del DIARIO DE LA MARINA Libertad, 10.

Espectáculos.

COMEDIA.—A las 9.—Frou-Frou.

ZARZUELA.—A las 8 y 3/4.—(Día mode).—El cabo primero.—La barcarola.—El juicio oral.—La tribu salvaje.

APOLO.—A las 8 y 3/4.—La buena sombra.—Calderón.—Les papillons électriques.—La alegría de la huerta.—La buena ventura.

MODERNO.—A las 8 y 3/4.—El primo.—El tío de Alcalá.—La chiquita de Nájera.—Los monigotes del chico.

ROMEA.—A las 9.—La viuda. Trío Alpino. Poupés.—A que no Poupés. Nella. B. Belén.—Le moulin rouge. Trío Alpino. Nella. B. Belén.—El retrato. Poupés. Nella. B. Belén.

CIRCO DE PARIS.—A las 9 de la noche.—(Octava soirée de high life).—Rendez-vous de l'aristocratie de Madrid; última función del gigante Wilkins y las focas.

Entrada, 50 céntimos.

CIRCO DE COLON.—A las 9 de la noche.

Notable espectáculo por la compañía Alegria.—Sexta representación del extraordinariamente aplaudido Mr. Ricardo, en la que tomarán parte todos los principales artistas de la compañía.

Entrada general, 50 céntimos (con impuesto).

A LA GRAN LEGION DE ENFERMOS NERVIOSOS

El Antinervioso Howard es el más poderoso tónico conocido de sistema nervioso y el regulador más infensivo de sus trastornos funcionales. Está indicado para curar vambidos, hipocondría, todo dolor, neuralgias, jaquecas, gastralgias (dolor de estómago), insomnio, vértigos, mareos, desvanecimientos, dolor de cabeza, debilidad cerebral, del oído y de la vista; asma nervioso, palpitations nerviosas, dolor que precede ó acompaña á las reglas, histerismo, parálisis, flojedad, etc.—El enfermo que hace uso del Antinervioso Howard experimenta rápidamente tales resultados, que le dejan suspense el juicio, al punto de no poder creer en los efectos tan pronto y sorprendentes del medicamento. Despiértase el apetito, si antes estaba decaído; regularizanse las digestiones, si antes eran difíciles y tumultuosas; al decaimiento profundo y á la falta de energía en las determinaciones, succédense el vigor y tal entereza de voluntad, que el individuo llega á creerse transformado en otro. Se afirma la memoria, se robustece la inteligencia, el pensamiento adquiere mayor consistencia, vuelven las ideas con la nitidez y claridad apetecidas, y sin la niebla y confusión en que poco há veías envueltas; siente más potente la fuerza de las ideas y el discurrir ágradable y fácil. A estas modificaciones únense las de una más fácil respiración, la sensación de la tranquilidad y marcha normal del corazón, un sueño tranquilo, reposado y reparador, del que sale cada día más fuerte, ágil y activo. Pero estas profundas y rápidas modificaciones que introduce el medicamento en el organismo, no paran ahí; continúan persistentes y progresivas hasta que hacen desaparecer toda huella de padecimiento nervioso. El Antinervioso Howard no contiene opio ni sus sales, ni bromuros ni calmantes. Los individuos cuyo sistema nervioso se halla en constante tensión por las condiciones especiales de la vida moderna, las luchas, vida rebotante de placeres, preocupaciones, ansias de gloria, de riquezas, escritores, políticos, bohisas, etc., hallarán el seguro de su salud, de su tranquilidad y de su vida en el Antinervioso Howard; 4 pesetas caja. Se manda por el correo, previo envío del importe en sellos ó giro. De venta en las boticas y droguerías de España. Depositario general y único para la venta en España: Guillermo García, Capellanes, 1, Madrid. Se remiten por el correo á todos los pueblos:

De venta: En Avila, Barrueco, 12; Almería, Real, 16; Albacete, Sr. Pizarro; Alicante, Plaza de San Cristóbal, 12; Riego, 20 y Mayor, 4; Vitoria, señor Martínez; Burgos, Cid, 17; Paseo Espolón, 30 y Plaza Prim, 19; Badajoz, Santo Domingo, 38; Barcelona, Fernando VII, 7; Bilbao, Arce, 35; Cáceres, Plaza, 37; Ciudad Real, Toledo, 13; Coruña, Real, 32; Ferrol, Barreiro ó hijos; Cuenca, Calderón de la Barca, 58; Córdoba, Paraíso, 10; Cádiz, Plaza de Isabel II, 2; Jerez de la Frontera, Caballeros, 12; San Fernando, Constitución, 154; San Sebastián, Bengoechea, 5 y Plaza de Guipuzcoa, 1; Guadalajara, Mayor, 7; Brihuega; Armas, 20; Granada, San Jerónimo, 13 y Mesones, 102; Huelva, Tetuán, 14; Huesca, Coso bajo, 23; Jaca, M. Campoy; Jaén, Audiencia, 7; Ubeda, Plaza Toledo, 11; León, Plaza de la Catedral, 10; Lérida, Sr. Carnicer; Logroño, Abad; Lugo, Pérez Varela; Mondoñedo, Sr. Ferreiro; Málaga, Granada, 42 y 44, y Compañía, 16; Murcia, Plaza de San Bartolomé, 10; Cartagena, Campos, 6; Cieza, Buitrago, 3; Orense, Progreso, 55; Oviedo, Sol, 1; Gijón, Botica del Carmen, 1; Palencia, Mayor Principal, 112 y Mayor Principal, 114; Pamplona, Nueva, 2; Estella, Zalabardo; Pontevedra, Sr. Tempes; Salamanca, Ortiz Urbina Fuentes; Ciudad Rodrigo, Rúa, 2 y Plaza Mayor, 7; Sevilla, Aranjuez, 2; Santander, Blancas, 13; Borrelavaga, Plaza Mayor, 8; Reinos, Ma- yor, 23; Soria Collado, 27; Burgo de Osma, Sanz; Segovia, Plaza del Corpus, 7; Toledo, Sillería, 23; Teruel, Mercado, 4; Valladolid, Orates, 33; Valencia, Plaza del Mercado, 73; Zamora, García Capelo; Zaragoza, Coso, 33.

Hasta las cinco de la tarde se reciben anuncios en la Administración de este periódico, para funerales y aniversarios.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres, 32, Victoria Street, S. W.

Representación en España: Montalbán, 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, etc., ametralladoras y municiones.

Fábricas que posee esta Compañía.

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. Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º L. 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 Eynstord.

LA CONSTRUCTORA NAVAL ESPAÑOLA

COMPAÑIA ANÓNIMA

Capital: 10.000.000 de pesetas.

Domicilio social: Madrid, Zorrilla, 13, 1.º

Astillero y talleres en Cádiz.

Construcción, carena y reparación de buques de todas clases para las Marinas de guerra y mercante. Talleres de fundición, maquinaria, forja y carpintería mecánica. Construcción de aparatos de gobierno y cabrestantes. Bombas y válvulas para servicios de achique, inundación y contra incendios. Máquinas de ventilación y válvulas automáticas de todos tipos.

Servicio de remolcadores. Máquina para 100 toneladas.

Garantía técnica: Mrs. Vickers, Sons and Maxim Limited.

Construcciones navales realizadas por el astillero y talleres de Cádiz.

Table with 2 columns: Buque de combate de 1.ª clase «Emperador Carlos V», Aviso torpedero «Filipinas», Seis cañoneros tipo «Almendares», Vapor de pesca «León-Vigo», Idem de pasaje «San Fernando», Idem id. «Cádiz», Remolcador «Eulogia», Crucero protegido (en construcción), Vapor de pasaje «Sanlúcar», Idem de carga «Udala», Idem de pasaje «Emilia» (en construcción), Cuatro vapores para pesca, Remolcador «Giraldia» (en construcción), Idem para los arsenales (en construcción), Vapor de carga núm. 23 (en construcción), Idem id. núm. 24 (idem), TOTAL.

Dirección postal: Apartado núm. 254, Madrid. Teléfono núm. 1.367.—Astillero-Cádiz.

Dirección telegráfica: Naval-Madrid.—Naval-Cádiz.

Esta casa puede facilitar anteproyectos y datos para toda clase de construcciones metálicas.

SASTREÑA MILITAR Y PAISANO

Ha recibido un bonito surtido para trajes de verano

JUAN BENITEZ ATOCHA, 3.

Consultorio médico-quirúrgico internacional

Este Centro científico, uno de los más completos de Europa, está dirigido por médicos especialistas de distintas naciones y por una obstétrica con título de la Universidad de Bolonia, revalidado en España, y cuenta con el concurso de hábiles dentistas. A estas garantías técnicas responden los grandes elementos materiales de que disponemos para la aplicación de los «agentes físicos», que constituyen la última palabra de la ciencia y una de las especialidades de este «Consultorio», sin administrar medicamentos al interior. La instalación de la ELECTROTHERAPIA es completísima. Contamos con máquinas y aparatos para la aplicación de las corrientes continuas, de alta frecuencia de D'Arsonval y Tesla, farádicas, sinusoidales, franklinización, aplicando el baño eléctrico, la ducha eléctrica y el soplo, con la máquina Carré, y con la moderna de Winshurt y el masaje eléctrico. En HIBRO-ELECTROTHERAPIA tenemos el «baño hidro-eléctrico» con las corrientes sinusoidales y de Maggiorani, y un completo gabinete para las duchas hidro-eléctricas filiformes. Instalamos el BAÑO DE LUZ, que hoy en Europa y América da maravillosos resultados por sus efectos tónicos y antisépticos, y sobre todo en la curación del reumatismo. Seguimos aplicando los VAPORARIOS con verdadero éxito en las enfermedades de la piel, del cuero cabelludo, de los ojos y de la garganta. Las INHALACIONES antisépticas y balsámicas nos proporcionan verdaderos triunfos en las enfermedades del aparato respiratorio, y seguimos aplicando las inhalaciones de OZONO, el gran reconstituyente de la sangre y tratamiento único para la curación de la anemia, la tuberculosis y todas las depauperaciones orgánicas, como ha demostrado nuevamente Mr. Labbé en el Congreso de Electrología y Radiología de París. Contamos con un completo arsenal quirúrgico para la práctica de la Cirugía conservadora dentro de las modernas corrientes de la ciencia. Y como medio auxiliar de diagnóstico empleamos la RADIOGRAFÍA y RADIOSCOPIA que, según el ilustre doctor Bergmann, de Berlín, vienen á marcar en este sentido un importantísimo progreso. Por último, consagramos especial atención á la «Cataforesis del estómago» por medio de la «faja epigástrica», sistema curativo del que tenemos privilegio de invención por 20 años. Estos elementos científicos y otros muchos, cuya enumeración sería muy larga, colocan á este CONSULTORIO en primera línea en el mundo de la ciencia.

ARENAL, 1, MADRID SERVICIOS DE LA

COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 5 Enero, 2 Febrero, 2 Marzo, 30 Marzo, 27 Abril, 25 Mayo, 22 Junio, 20 Julio, 17 Agosto, 14 Septiembre, 12 Octubre, 9 Noviembre y 7 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Ilo-Ilo y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MÉJICO.—Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Cooñafirme y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana, Progreso y Veracruz.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11 y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabaniella, 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.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 3 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires. Admite pasaje y carga para Río Janeiro y Santos, con trasbordo en Cádiz al vapor de la línea del Brasil.

LINEA DEL BRASIL.—Servicio mensual, saliendo de Liverpool el 24 de cada mes. Hace las escalas de Havre, Pasajes, Bilbao, Coruña, Villagarcía, Vigo, Oporto, Lisboa, saliendo el 8 de Cádiz directamente para Las Palmas, Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires, admitiendo carga y pasaje para Punta Arenas, Oronel y Valparaíso, con trasbordo en Montevideo y pasaje para Montevideo y Buenos Aires con facultad de trasbordar en Cádiz al vapor que hace el servicio directo á dichas Repúblicas.

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17 y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Marsella por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimensual, saliendo de Barcelona el 25 y de Cádiz el 30 de Enero de 1901 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

LINEA DE TÁNGER.—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales para emigrantes de clase artesana ó jornalera, con facultad de regresar gratis dentro de un año, si no encuentran trabajo. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales, que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

SOCIEDAD ANONIMA SANTA BARBARA FABRICA DE POLVORAS Y DE POLVORAS SIN HUMO Domicilio social: Uria, 40, OVIEDO REPRESENTANTE GENERAL JOAQUÍN DE ARIZA Encarnación, 14, MADRID

COMPAÑIA ANONIMA FORGES ET CHANTIERS DE LA MEDITERRANEE FUNDADA EN 1855 DOMICILIO SOCIAL: 1, RUE VIGNON, 1, PARIS Representación en España: Alcalá, 72 dup.º, 2.º, Madrid.

Generadores Belleville Gran Premio 1889.—Fuera de concurso 1900 PRIMEROS ESTUDIOS 1849 ULTIMOS MODELOS 1896 Talleres y Astilleros de L'Ermilage en Saint Denis (Seine) Dirección telegráfica: «BELLEVILLE», Saint-Denis-Sur-Seine (FRANCIA) Agente comercial en España: Sr. D. EMMANUEL GEE.—Paseo de Colón y calle de la Merced, 20, 22 y 24, principal.—BARCELONA.

ESTABLECIMIENTOS DE LA COMPAÑIA.—Astilleros para toda clase de construcciones navales en La Seine (Tolón) y Gravelle (El Havre). Talleres para toda clase de construcciones mecánicas en Marsella y en El Havre. Construcciones navales de guerra y mercantes.—Acorazados.—Cruceros de gran velocidad.—Avisos.—Cañoneros.—Torpederos.—Caza-torpederos.—Transportes.—Trasatlánticos.—Buques de vapor de carga.—Yates.—Embarcaciones menores.—Calderas y máquinas marítimas de todas clases.—Material de limpieza de puertos y de saneamiento.—Material y aparatos hidráulicos.—Dragas.—Remolcadores.—Gángulos.—Diques flotantes.—Faros.—Máquinas dinamos para el alumbrado eléctrico.—Máquinas motrices eléctricas, etcétera, etc.

DIARIO DE LA MARINA DIARIO DE LA TARDE CONDICIONES DE SUSCRIPCIÓN Madrid, un mes. 1 pesetas. Provincias, trimestre. 5 „ Países de la Unión Postal, un año. 60 „ Asia y América. 70 „ NUMERO SUELTO: 5 CÉNTIMOS.—25 EJEMPLARES, 75 CENTIMOS CONDICIONES DE ANUNCIOS En cuarta plana, 20 céntimos línea.—Reclamos, 75.—Noticias, 1,75 pesetas. Los anuncios extranjeros pagarán el 50 por 100 más sobre los anteriores precios. PAGO ADELANTADO OFICINAS: CALLE DE LA LIBERTAD, NUMERO 10, PRIMERO DERECHA