

# Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.123

Redacción y Administración,

Madrid Miércoles 19 Octubre de 1904

Galie de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

## DE ACUERDO

El propósito de proteger a la Marina mercante, iniciado por los Sres. Cobian y González Besada, como Ministros de Marina y Hacienda, respectivamente, del Gobierno anterior presidido por el señor Villaverde y ampliado por el actual, en el proyecto que acaba de presentar en el Congreso, es un asunto de importancia vital para el desarrollo de la riqueza pública e interesa a una buena parte de ésta en España, representada por el tráfico marítimo de nuestra bandera, que ocupa el séptimo lugar entre el de las demás naciones de Europa.

Creemos que el Gobierno desea de buena fe acertar en las medidas que han de dictarse para favorecer a la Marina mercante, y que por tanto aceptará en la discusión del proyecto cuantas enmiendas vayan encaminadas a lograr tal objeto; y así como hemos aplaudido las iniciativas de los gobernantes, hemos de aplaudir también la de cuantas personas, con conocimientos en la materia, aporten ideas que contribuyan a hacer luz y a mejorar en todo lo que sea posible un proyecto al que atribuimos grande trascendencia.

En este concepto, la conferencia que hace dos noches dió en el Ateneo el señor Arumí, fué en extremo interesante, abundando en ideas, algunas de ellas ya por nosotros expuestas y abordando el conjunto del problema naval de España con mucha precisión, claridad y patriotismo.

Como nosotros, el Sr. Arumí, no es partidario de la supresión del derecho de abanderamiento, medida radical que producirá, como denotando gran previsión, expresó el conferenciante, la nacionalización de un gran contingente de buques de propiedad extranjera, que vendrán a dar la batalla definitiva a los restos de la Marina mercante de propiedad nacional.

Por tal razón hemos venido abogando nosotros por la reducción de los derechos de abanderamiento, pues los que hoy están en vigor son intolerables y contraproducentes, señalando para dichos derechos la tarifa anterior y devolviendo la diferencia de lo pagado a los buques que desde entonces se abanderaron con arreglo a la ley vigente y abonaron los enormes derechos en ella establecidos.

El Sr. Arumí, también como nosotros, es partidario de las subvenciones postales y de las primas a la navegación por tonelaje de buque construido en España y millas recorridas, único medio de proporcionar clientela a la industria de construcción naval española y de desarrollar la navegación mercante, a lo cual, como también en otras ocasiones hemos dicho, puede contribuir grandemente la emigración, como sucede en otros países, reglamentándola a fin de transportarla en buques de nuestra bandera.

El abuso del cabotaje en pabellón extranjero, como ocurre en Canarias, y también en nuestras posesiones del golfo de Guinea, acerca de lo cual tanto hemos escrito, fué condenado patrióticamente por el Sr. Arumí. En este particular hemos de decir, que la circunstancia de ser libres todos los puertos de Canarias y del Golfo de Guinea, deja la puerta abierta, dentro de lo preceptado por la Ordenanza de Matrículas y Código de Comercio, a los buques extranjeros para verificar el transporte marítimo entre ellos, considerando los habitantes de Canarias esta franquicia como un privilegio que les sería muy doloroso perder.

Pero entendemos nosotros, que sin atender a esa libertad de comercio concedida al Archipiélago de Canarias, se pueden señalar los puertos destinados a despachar buques extranjeros, dejando al cabotaje español la navegación entre los no habilitados en ese concepto.

La conferencia del Sr. Arumí, que terminó haciendo ver que si España no logra ser una potencia marítima, estará siempre a merced del más osado, fué brillante y sólida, de un interés muy grande, tratando cuestiones que aquí, tan lejos del mar, y desconociendo la riqueza que produce su explotación, no se sabe apreciar bastante su importancia.

Pero por lo mismo que aquí, es desde donde se gobierna al país y en donde se ventilan todos sus intereses, es de necesidad que del litoral vengán con frecuencia personas tan inteligentes y de tanta competencia como el Sr. Arumí a hacer propaganda marítima y a demostrar que la prosperidad de España sólo depende de adaptar el espíritu de la Nación a sus privilegiadas condiciones marítimas, llevando a las empresas de mar la mayor suma posible de las actividades y de las energías del país.

## POLÍTICA

### ENSEÑANZAS

Desde que el duque de la Torre delegó en el Sr. Sagasta la jefatura política de la izquierda parlamentaria no han vuelto a escalar la presidencia del Gobierno las espaldas, porque el breve paréntesis del General Azárraga, a raíz de la tragedia de Santa Agueda, y luego después del primer fracaso del Sr. Silvea, apenas si han sido conatos de aspiración prontamente sofocados por los prohombres del orden civil.

Cabe decir, pues, que desde la Restauración hasta hoy el ejercicio del Gobierno, ó para hablar vulgarmente, el disfrute del poder ha sido monopolizado por el elemento civil a título de progreso, de libertad y de civilización. Pero es el caso, que cuando el poder estaba en las espaldas, como se dice vulgarmente, la Constitución estaba garantida y defendida; y hoy que es la toga la que ejerce el mando, hay discusiones, peligros y tendencias poco conformes con las prescripciones fundamentales.

La ciencia del poder es la ciencia del mando; y esa, lirismos aparte, está hoy por hoy vinculada exclusivamente en el elemento militar. Pero éste no ha ejercido ni monopolizado el Poder, y por consiguiente no le alcanza poca ni mucha responsabilidad, ni en los desastres pasados, ni en los tomores presentes.

Esos desastres han determinado la pérdida absoluta y definitiva de nuestro rico, extenso y codiciado imperio colonial; y esos temores admiten la posibilidad de complicaciones para el porvenir, que pueden disiparse pero que también pudieran resultar complicadas.

De todos modos, lo que se ve claro es que si el elemento civil sigue después de tan funestos resultados y de tan tristes incertidumbres dominando plenamente en las esferas gubernamentales, a la pérdida de las colonias, podrá seguir, desgraciadamente, la inseguridad y vacilación de las que se creían y consideraban antes sólidas bases, y hoy se reputan inciertas y resquebrajadas en que se asienta la libertad constitucional.

Ha llegado el momento de aplicar las enseñanzas del pasado a la preparación del porvenir, y no hay que formarse ilusiones; si España ha de restablecerse de los desastres sufridos, y ha de robustecer el sistema constitucional, es indispensable y urgente que renuncie a los procedimientos que la han colocado, y la tienen aún, al borde del precipicio.

La nación española no está en disposición de seguir gobernada por el elemento civil, porque no garantiza ni la integridad territorial, ni la integridad constituyente, y la primera condición, indispensable para que se restaure la fuerza y el derecho, que son los elementos de vida de la nacionalidad, es llevar a la presidencia del Consejo de Ministros la entidad sabla.

Quiere esto decir que se preconiza como remedio a los males presentes el salto atrás? Nada de eso; antes al contrario, el salto atrás lo da el elemento civil, la toga, no el sable, y contra eso es preciso ir; por honor de la fuerza que es la garantía del orden; del orden que es el fundamento de la paz. Sin paz no hay prosperidad, sin prosperidad no hay libertad, sin libertad no hay patria.

Esto quiere decir que son puramente fantásticos los temores a la reacción que algún timorato de guardarropía pudiera experimentar al adelantamiento al Poder del elemento militar. Tales temores están mandados retirar por absurdos.

España necesita rehacer sus fuerzas de mar y tierra; rehacer su Escuadra, organizar su ejército y vivir pronto la vida de las naciones que tienen acción de lo justo, de lo grande y de lo útil. Bastante tiempo se ha perdido en teorizar, hora es ya de llevar a la práctica procedimientos de libertad, de virilidad y energía.

## PROGRESOS NAÚTICOS

### Exploraciones submarinas.

El fondo del mar, mundo desconocido excita la curiosidad y la ambición de los exploradores. Hasta hace poco, solo el escandallo y la sonda de Thompson habían llegado a sus entrañas y los buzos se estrellaban en sus trabajos, ante los insuperables obstáculos que parecían ofrecer las profundidades mayores de cincuenta metros.

Gracias a la constancia y a la energía de los investigadores, acaba de darse un gran paso en el orden de los trabajos submarinos. Una sociedad norteamericana se propone explotar el fondo de los mares hasta profundidades de un kilómetro ó kilómetro y medio.

Para ello se propone utilizar la campana Smith, invento sancionado hace ya tiempo en el lago Hurón, en la bahía de Thunder. Con ese aparato se ha conseguido determinar el sitio donde se halla a pique el vapor *Powabic* que zozobró en 1895 arrastrando a su bordo al abismo, más de cien vidas y una cantidad en metálico que se estima en 150.000 duros.

Todos los trabajos de salvamento intentados durante treinta y cinco años habían sido infructuosos. Los buzos y las campanas usadas hasta ahora solo habían conseguido descender hasta 400 metros de profundidad y el *Powabic* había zozobrado en un fondo de 750 metros. Gracias a la campana Smit han podido llegar hasta el *Powabic* seis hombres, y han podido trabajar sin molestia durante seis horas seguidas.

La tal campana, destinada al parecer a rendir pingües ganancias a los exploradores del fondo del mar para recuperar los tesoros perdidos en la lucha con el líquido elemento, se compone de un tubo de acero, de forma cilíndrica, de tres metros de altura por dos de diámetro, encurvado en sus dos extremos.

Teniendo en cuenta las grandes presiones de 12 a 15 atmósferas a que se verá sometido en sus trabajos este aparato, la plancha es de tres centímetros de grueso y el tubo para permitir las investigaciones, tiene varias portillas de luz, probadas a 15 atmósferas; estos cristales, mediante un ingenioso mecanismo, en caso de ruptura, impiden automáticamente la entrada del agua.

La comunicación con la superficie se establece por varios tubos; unos para señales telefónicas, otros para las bombas de servicio y otro para el envío de corrientes eléctricas. Una lámpara de arco de 2.500 bujías, colocada en la campana y de la que se obtiene una visibilidad, de seis a ocho metros, en aquellas profundidades, alumbrará los trabajos de los buzos.

La importancia principal de este aparato, estriba en que dispone de medios propios para moverse ó arrastrarse por el fondo mediante unos remos ó brazos articulados que los tripulantes pueden manejar desde el interior, y perchas que al mismo tiempo sirven de grúas para levantar pesos y objetos de salvamento.—X.

### Relevo de guarniciones.

Se ha verificado el relevo de las guarniciones de Caballería que se hallaban en los cantones de Madrid. Han marchado a Alcalá de Henares los regimientos de Húsares de Pavía y la Princesa, que forman la brigada del general Mangiano. El de Laneros de la Reina, que se hallaba en dicho cantón, llegó a ésta corte, y hoy lo harán los del Príncipe, que han salido ayer de Aranjuez, y pernoctan en Valdemoro, quedando aquí, pues, la brigada Ampudia.

El mes próximo se instalará en el nuevo cuartel de Jetafe el cuarto ligero de Artillería, dejando en el de los Docks espacio para el Parque y talleres que están hoy en San Gil, y más adelante irá también a los Docks un regimiento de Caballería de los que están en San Gil, marchando otro a Aranjuez, de modo que podrá procederse al derribo del vetusto ex convento de la plaza de San Marcial.

## MONÓLOGOS

### Los Príncipes herederos.

Según las costumbres imperiales y reales establecidas, la proclamación de un príncipe heredero de lugar habitualmente a fiestas de familia y solemnes regocijos; salvo casos excepcionales.

En contraposición a esto, el joven príncipe, cuando no es un niño chiquito, sino un sérdon rascacielos, mayor ó menor, se ve cuidadosamente relegado al absoluto alejamiento de los negocios públicos, mientras vive el Soberano á quien está llamado a reemplazar en el Trono.

Parece que la idea de enseñarle a reinar infunde verdadero espanto. Lo que sucedía en Inglaterra hasta el fallecimiento de la reina Victoria, era realmente curioso. El príncipe de Gales, hoy rey, frisaba ya en los sesenta años de edad, y tanto la prensa como el mundo parlamentario evitaban generalmente tratar todo cuanto pudiera referirse á su porvenir político.

Se tenía por lo visto, herir á su augusta madre la reina Victoria que á los ochenta y tantos años se encontraba tan aferrada al poder como medio siglo antes. En Italia, hasta la tragedia de Monzón, que costó la vida al rey Humberto, el heredero de la Corona no disfrutaba de una existencia más ocupada y eso que á la sazón, el príncipe de Nápoles había pasado ya de los treinta años, y por consiguiente, llevaba ya muchos trascorridos desde que entró en su mayor edad. Estaba la situación interior y exterior del reino, pero sin mezclarse jamás en ella directa ni indirectamente.

El príncipe heredero de Alemania no será, seguramente, más favorecido que los dos anteriores en su nueva educación. Según una ley así absoluta, siempre hay un átomo de celosa rivalidad entre el soberano reinante y su presunto sucesor.

Este se halla, por lo tanto, condenado a una escrupulosa reserva en todas sus notas y juicios, pues las sospechas están prontas a dirigirse sobre sus más sencillas acciones... y eso que se trata de hijos, de pedazos de sus entrañas, de carne de su carne, alma de su alma, casi casi de su mismo corazón. ¿Qué será cuando eso no ocurre!

La diplomacia de los respectivos países se esfuerza en echar un velo sobre estas pequeñas miserias de las familias reales, invocando para su explicación consideraciones de un orden muy elevado.

Se asegura, por ejemplo, que en el momento de subir al Trono alemán, no sería conveniente que el nuevo Soberano fuera objeto de algún prejuicio.

Que en un país parlamentario es perjudicial conocer antes de tiempo, si el heredero es conservador ó liberal, y de qué lado se inclina entre los partidos que se disputan el poder, es contingencia que por ahora no puede preocupar más que en Alemania.

De todos modos, chicos ó grandes, jóvenes ó viejos, niños ó adultos los príncipes herederos, como tales príncipes herederos no son otra cosa que prisioneros de la razón de Estado, víctimas de la suspicacia de sus ascendientes y motivo de discordia para sus deudos y partidarios, y dentro de la patria potestad, de sus minorías ó de su mayoría de edad, continúan mientras son príncipes en un verdadero secuestro.

Un hermoso pajarito en jaula de oro.

A. I.

### EL PROBLEMA SOCIAL

Con el fin de que desaparezca el famoso antagonismo entre el capital y el trabajo, se han ideado muchos proyectos y expuestos muchas fórmulas, que todos tienen por objetivo hacer que los patronos y los obreros se persuadan de que sus intereses en el fondo son los mismos.

El principio fundamental de todos sus planes es que los obreros tengan una participación pecuniaria directa en la suerte de

la industria en que trabajan cuya participación se alcanza siendo de los obreros todo ó parte del capital que su industria necesita.

Las Sociedades cooperativas de producción son aquellas en que los obreros poseen todo el capital necesario para su empresa. En tales casos es evidente que el antagonismo entre los patronos y los obreros deja de existir, porque unos mismos individuos suministran el capital y el trabajo.

Hay varias Sociedades cooperativas de producción en todas las naciones y en ellas generalmente, cada obrero que emplean es dueño de una parte del capital. Los salarios ordinarios se pagan y las utilidades del capital se distribuyen. Dos quintas partes se reservan para pagar el dividendo anual sobre el capital y los tres restantes se distribuyen como bonificación sobre el trabajo.

La suma que cada obrero recibe está en proporción con el trabajo que ha hecho durante el año y mediante este arreglo se establece una identidad perfecta de intereses entre el capital y el trabajo y al mismo tiempo las ganancias de cada individuo están en proporción con la suma del capital que tiene en la sociedad y con la cantidad de trabajo que hace

Pero si el taller autónomo posee esas ventajas y previene el antagonismo entre el capital y el trabajo reunidos en el mismo individuo ó corporación, la industria autónoma tiene una esfera de acción muy restringida.

De aquí la necesidad del taller patronal que descansa en el principio de la división del trabajo. El capital suministra los fondos necesarios, el empresario dirige, el obrero trabaja y cobra su salario. El producto del capital y del empresario, se reparte por la importancia del capital y por el riesgo y no consiente nunca en una cantidad fija. En cambio el salario es también, por punto general invariable.

Los inconvenientes de esta distribución saltan a la vista; el capital y el empresario tienden a aumentar los rendimientos, pero es a costa del consumidor y del obrero. Si el producto encarece, no por eso el obrero gana más salario, y en cambio pierde como consumidor; si el producto se abarata, sobreviene el paro, la crisis, y en muchas ocasiones se rebaja la mano de obra; de suerte que en estas oscilaciones que constituyen el continuo oleaje del movimiento económico, siempre paga y sufre el pobre y el trabajador.

El obrero moderno es libre: por ministerio del voto ejerce la soberanía nacional; pero estos derechos sin pan son ilusorios. La pequeña industria ha ruído á manos de la grande. El obrero en los paros, en las crisis, y por la insuficiencia del trabajo está á merced de todas las necesidades que afligen a la humanidad, y este sí que es el verdadero problema social.

### Centro del ejército y de la Armada

Con motivo del fallecimiento de S. A. R. la Serenísima Sra. Princesa de Asturias, dicha Sociedad ha suspendido las clases de la Escuela de Estudios Militares, hasta que se celebre el correspondiente funeral.

### HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CCXVI

Como no es posible reseñar en tan corto espacio todos los servicios y operaciones de la Marina de guerra en la campaña de Santo Domingo, ni describir ésta en su totalidad, diremos aquí que la campaña del Sur terminó satisfactoriamente, pues desde la ciudad de Santo Domingo habían llegado las tropas españolas á San Juan de las Matas y á la frontera de Haití y teníamos en nuestro poder á Barahona, Neira, Azna, Barri y San Juan de Ocoa; habíamos batido á los rebeldes sin que nos vencieran ni una sola vez, que no era poco, tratándose de un enemigo respetable por su valor personal y aunque en algún apuro nos puso, siempre salimos de él airoso, á lo que contribuyeron las reservas dominicanas y nuestra brava é inteligente Marina de guerra.

En Barahona, después de batir al enemigo, entraron las tropas salvando á las mujeres y niños y extinguiendo el incendio.

Allí cogieron tres cañones, dos puestos en batería sobre la arena de la playa y otro á la entrada del pueblo, donde los dejaron los dominicanos al retirarse.

De 32 y 16, ambos de hierro y en buen estado, eran los de la playa, y con ellos habían hostilizado á nuestros buques, no sin éxito, pues al vapor *Isabel la Católica* le causaron cuatro bajas.

Al tomar las tropas posesión del pueblo, la escuadrilla salida de Cuba que en él les esperaba, empezó el desembarco de gentes, víveres y pertrechos, con lo que pudieron disfrutar algunos regalos de la vida civilizada, de que carecían desde su salida de Azía.

Empleados en el desembarco aquel día y el siguiente, dieron los buques la vuelta á Santo Domingo en la noche del 9 de Febrero de 1864, embarcándose el General Gándara en el vapor *Isabel la Católica*, llamado por el Capitán General para ir á Cuba, á donde le llamaba á su vez el General Dulce para confarle el mando de la división que debía ir á Montecristi.

La división Sur, que hasta entonces mandara, quedó á cargo del General Puello, que justamente por aquel mismo correo obtuvo el empleo de Mariscal de Campo del Ejército español.

El honradísimo y veterano General Puello, dió siempre pruebas de inteligencia y de bravura.

El General Gándara, dice en sus memorias: «Qué cambio en tan pocas horas! A las doce del día anterior, combatiendo como fieras en los terrenos agrestes é inhospitalarios de Pesquera y Barahona, envueltos en todas las escenas de sangre y de tumulto, propias de los campos de batalla y á media noche del siguiente día, navegando en tranquila y solemne calma sobre la cubierta de un soberbio vapor que me llevaba á la capital á intervenir en nuevos sucesos, que mantenía reservados en sus misteriosos pliegues el porvenir!»

Volviendo la vista atrás, mi vida en los últimos meses se iluminaba para satisfacción de mi conciencia. El diario de mi división era mi historia de aquel período y no tenía el menor pretexto para quejarme de la fortuna, merced al constante esfuerzo de aquellas tropas incomparables, á cuyas virtudes militares pago aquí un tributo de gratitud, enviándolas con toda la efusión de mi alma y todo el vigor de mi recuerdo, un saludo cariñoso.

No nos detendremos aquí á explicar la campaña del llamado *Libertador* Santana, cuyo jefe de Estado Mayor en el Seybo 1.º era el entonces Comandante D. Ramon Blanco y Erenas. Nombrado Gándara Capitán general de la isla de Santo Domingo, quiso trasladar al Norte el teatro de la guerra, organizando el núcleo de la división que había de operar allí en Santiago de Cuba, y en esta operación sobre Manzanillo y Montecristi prestaron un gran servicio el coronel de Ingenieros Vidal, el de Estado Mayor Ferrer y el capitán de fragata Suances, Comandante del *Ufoa*, que embarcándose en este vapor el 3 de Marzo en Santo Domingo, sin más que un pequeño retardó en Samaná para hacer aguada y carbón, y otro en Puerto Plata, para desembarcar personal y pertrechos; en sólo dos días recogió todos los datos necesarios acerca de la bahía de Manzanillo y rada de Montecristi, redactado y poniendo en limpio durante la navegación el indicado documento, servicio éste, prestado por la Marina que fué luego de gran utilidad.

Reducidas las tropas de Santo Domingo á unos siete mil hombres, víéronse obligadas á concentrarse abandonando los pueblos ocupados en el interior, y al tomar el mando el General Gándara, sólo ocupaban las tropas Azía y Barri al Sur (Neiba y Barahona se habían evacuado), Samaná y Puerto Plata in comunicados completamente con el interior.

Únicamente por mar podía comunicarse y puede comprenderse lo irregular que sería, considerando la escasez de nuestra Marina, que dependía, no del Capitán general, sino del jefe del apostadero de la Habana.

Este complicado sistema entorpecía el servicio y anulaba la excelente voluntad de los Comandantes de los buques, su actividad infatigable por todos reconocida.

Suplicé en lo posible la falta por medio de unas goletas mercantes, que el comercio cedió generosamente, y que tripuladas por los marinos de la Armada pudieran llenar y efectivamente llenaron el útil y fatigoso servicio de guardacostas, ya que su capacidad no permitiese grandes y continuos transportes de víveres y pertrechos.

No detalla el general Gándara los buques que tomaron parte en el desembarco y toma de Montecristi; sólo dice que el 13 de Mayo de 1864, zarpó la Escuadra del puerto de Santiago de Cuba, llevando á su bordo el completo de la división con raciones para un mes y el material necesario á las primeras operaciones; el 15 se incorporó á la Escuadra en la bahía de Manzanillo tomando el mando de las fuerzas, y el 16, después de diez horas de constante trabajo, dirigido con actividad é inteligencia, la Marina pudo poner en tierra toda la división.

El desembarco fué protegido por diez lanchas y botes, armados con piezas de montaña para desembarcar la tropa; describió el combate de Montecristi en que se distinguieron La Portilla, Primo de Rivera é Izquierdo, y después de enumerar las ventajas alcanzadas, el general Gándara dedica el siguiente párrafo á la Marina de guerra.

«Antes de terminar la descripción del combate de Montecristi, debo rendir el justo tributo de gratitud á la Marina, por la inteligente y valerosa cooperación que prestó á las fuerzas de tierra, tanto en las operaciones de desembarco, como en el combate, bajo la acertada dirección del general D. Segundo Diaz Herrera, Comandante General del Apostadero de la Habana, y brigadier D. Manuel Sicilia, jefe de la división destinada á operar en Santo Domingo.»

Terminamos este artículo con el siguiente telegrama, dando parte del suceso: «El Capitán general de Santo Domingo al de Cuba en 18 de Mayo de 1864.

Montecristi está en nuestro poder desde la una de la tarde ayer.

Hemos tomado al enemigo el pueblo, los fuertes y sus trincheras, defendidas por una fuerza mayor de tres mil hombres, con trece piezas de artillería.

Los honores de esta jornada pertenecen al General Primo de Rivera, brigadier Izquierdo, batallones de la Habana y Unión, y reservas del país.

Hemos tenido una pérdida de cien hombres entre muertos y heridos.

El General Primo de Rivera está herido. El día fué rudo de fatigas y de calor. *El comportamiento de la Marina ha sido digno de todos mis elogios, prestando en todas las operaciones su eficaz ayuda y valiente fraternal cooperación.*

Todas las tropas de la división, han llevado mi deber á mi entera satisfacción.—Gándara.



Cayetano Fernández Pedreira, José María Díaz Rodríguez, Francisco Plana Fernández y Enrique Pérez Montaya.  
—Ha sido pasaporte para Madrid, con destino al Ministerio de Marina, el segundo graduado D. Marcelino Bello Rojo.  
—En Cartagena fueron pasaportados para este Departamento con destino a la escuadra de instrucción los tenientes Antonio Bosch Caneles y Antonio Gintora Cabello.  
—Don Esteban.—Ha sido pasaporte para Cádiz el mayor de segunda clase D. Luis Piñero Castiello.  
—Practicantes.—El primero D. Ramón Saavedra Amigo pide el ascenso al empleo de subayudante.  
—Auxiliares de oficinas.—Se concedieron dos meses de licencia por enfermo para Ferrol al escribiente de segunda clase D. José Blanco Feñl.  
—Idem dos meses de prórroga a la licencia a D. Manuel Argüelles Ríos.  
—Buzos.—Se presentó desembarcado de la Escuadra y pasó al Arsenal el segundo buzo José Calero Rey.  
—Cesa en el Arsenal y embarca en el crucero *Cardenal Cisneros* el segundo José Calvo Lelre.

### EL CADAVER DE LA PRINCESA DE ASTURIAS

#### Por visitar la capilla.—Desorden y atropellos.

Como no podía menos de ocurrir, dada la extraordinaria aglomeración de público que durante todo el día hubo en las inmediaciones del Palacio, deseando penetrar en la capilla Real para ver el cadáver de la Princesa de Asturias, desarrolláronse lamentables sucesos que ocasionaron buen número de heridos y contusos.  
A las cuatro de la tarde, el jefe de Seguridad ordenó que quedara rota la línea de contención.  
Aquel fué un momento de confusión indescriptible.  
La enorme avalancha se abalanzó sobre la puerta del Príncipe.  
De nada sirvieron los esfuerzos de la guardia para contenerla.  
Los soldados tuvieron que retroceder.  
En el Palacio habían penetrado unas doscientas personas, que se aglomeraron a la puerta de la escalera de servicio.  
Mientras, en la plaza de Oriente se libraba una verdadera batalla; caían gran número de curiosos, que eran sin compasión pisoteados por personas y caballos.  
Cuando los altos funcionarios palatinos se disponían a tomar sus carujas, se encontraron que estaban totalmente bloqueados.  
El alboroto rayaba en escándalo en el interior del Palacio.  
A las cinco y media la puerta del Príncipe, que había permanecido cerrada hasta dicha hora, fué abierta para dar salida al inmenso gentío que llenaba totalmente los pasillos de Palacio y para pedir auxilio la guardia interior del mismo, impotente para contener el tumulto, á la del exterior, compuesta de guardias de Seguridad, á caballo.  
El público al ver abierta la puerta mencionada, se abalanzó impetuosamente, deseoso de penetrar en el regio Alcázar, confundiendo con la multitud que salía, atropellándose unos á otros y originando carteras, sustos y accidentes graves.  
En vista de que el alboroto y la confusión aumentaban, la policía dió una carga, é inmediatamente rodaron por tierra infinidad de curiosos, en su mayoría mujeres y niños, que sufrieron desmayos y contusiones.  
Los que pudieron se desparmararon, aturridos, por la plaza de Oriente y las calles cercanas.  
Entre las muchas personas arrolladas y pisoteadas por los caballos hubo un obrero que, en estado bastante grave, fué conducido por cuatro guardias á la Casa de Socorro del distrito de Palacio.  
El número de heridos y contusos pisoteados por los caballos y golpeados por la policía es verdaderamente considerable.  
En cambio, los rateros pudieron impunemente despojar á la multitud de relojes, carteras, pendientes y bolsillos.  
**Detenciones.**  
Durante las cargas fueron detenidos por la policía Félix de la Iglesia, Francisco Bolaños, Manuel del Hoyo, Antonio Niño, Germán Martín, José Nanclores, Juan Antonio Galindo, Antonio Estrada y Pedro Martínez.  
A este último se le acusaba de haber arrojado una piedra á un guardia de Seguridad, y pasó al Juzgado de guardia por orden del coronel Eliás.  
Ante el juez declaró que había ido á ver el cadáver de la Princesa, y que al salir de Palacio se detuvo á hablar con dos amigos. En este momento se promovió el tumulto, y un guardia le detuvo, conduciéndole á la Delegación y acusándole de un delito que no había cometido.  
Oida su declaración, fué puesto inmediatamente en libertad.  
**La Infanta Enaíalia.**  
Esta tarde ha llegado á Madrid, procedente de París, la infanta Enaíalia.  
**Los hermanos de D. Carlos.**  
También se encuentran en esta Corte, los hermanos del Príncipe de Asturias D. Gonzalo y D. Ramiro de Borbón.  
**LAS MISAS**  
Esta mañana de siete á ocho, se dijeron dos misas en la real capilla, á las que asistió la real familia y altos funcionarios palatinos.  
A las ocho y media de la mañana, díjose otra solemne misa en la que ofició el Nuncio de S. S. A ella asistió el Gobierno en pleno, los Obispos residentes en Madrid, el cuerpo diplomático, las autoridades, los jefes superiores de Palacio y las clases de etiqueta.  
**Traslación del cadáver.**  
Terminada la misa comenzaron los preparativos para conducir el cadáver á la estación del Norte, observándose alguna confusión en la organización de la comitiva por ignorar algunos de los que la constituían el lugar que les correspondía.  
Organizada al fin aquella en la forma

que indicábamos ayer, fué conducido el féretro que guarda los restos de la Princesa, al carro fúnebre, poniéndose momentos después en marcha la comitiva.  
Esta era numerosísima, figurando en ella nutridas representaciones de todas las clases sociales.  
En la presidencia del duelo iban el Ministro de Gracia y Justicia, los duques de Sotomayor y Vistahermosa y algunos otros altos funcionarios palatinos.  
En todo el trayecto recorrido, enorme multitud presenciaba el paso del fúnebre cortejo, que pudo desfilarse sin incidentes semejantes á los ocurridos ayer tarde, gracias á las fuerzas que las tropas que cubrían la carrera, hacían para conservar la formación.  
Al llegar el cadáver á la estación del Norte, hizo cargo de él el Gobierno, que al efecto esperaba con el Sr. Maura á la cabeza, y después, con las formalidades de rúbrica, fué entregado al ministro de Gracia y Justicia, que por su carácter de Notario mayor del Reino, lo entregará á su vez á los Agustinos del Escorial.  
El tren fúnebre salió para este Real Sitio á la hora anunciada próximamente: conduciendo á las Comisiones oficiales y funcionarios palatinos.  
Muchas fueron las personas, que á pesar de tener representación oficial se vieron en la imposibilidad de acompañar hasta el Escorial los restos de la Princesa, por no haber asientos en el tren formado con tal objeto.  
Velando el cadáver han ido hasta el Escorial los monjes de Espinosa señores Fernández Villa, Merino y Campo, Sáinz de Baranda, Gómez Mariáñon, Pereda y Sáinz de la Maza (D. Lorenzo), López Cobo, Fernández Pellón y Sáinz de la Maza (don Francisco).  
Según hemos tenido ocasión de oír al ministro de la Gobernación, el Gobierno está muy satisfecho del orden que se ha observado en todo el trayecto seguido para conducir á la estación del Norte el cadáver de la Princesa de Asturias.  
**En el Escorial.**  
El tren real que conducía el cadáver de la Princesa de Asturias llegó al Escorial minutos antes de las once.  
Allí esperaba su llegada inmensa muchedumbre que había acudido de Madrid y de los pueblos inmediatos y varios funcionarios de Palacio, Agustinos del Monasterio del Escorial y Comisiones oficiales.  
Las tropas enviadas desde Madrid, hicieron al cadáver los honores de ordenanza.  
Organizada la comitiva en la misma forma que desfiló por Madrid, aunque notablemente reducida, púsose en marcha, marchando por entre una doble fila de soldados al Monasterio.  
En éste, el ministro de Gracia y Justicia, con la solemnidad de rigor entregó el cadáver á los P. Agustinos, que se encargaron de darle definitiva sepultura.  
«Dios haya acogido en su seno, el alma de la infortunada Princesa de Asturias!»

### EN EL ATENEO

## LA MARINA MERCANTE

Anteañoche, á las diez, dió su anunciada conferencia en el Ateneo D. Joaquín Arumi sobre «La Marina mercante».  
Expuso con gran claridad la situación en que ésta se encuentra, la urgente necesidad de atender á su fomento y protección, los medios que deben ponerse en práctica, condensando el orador su pensamiento en las siguientes conclusiones:  
1.º Lo primero que se impone, porque lo reclamaba á voz en grito la equidad, la justicia y la reciprocidad, es el establecimiento de un derecho de anclaje, tomando por base las toneladas de registro, á cargo de los buques nacionales y extranjeros que asisten nuestros puertos, excepto á los que se dediquen al tráfico de cabotaje, pues éstos no están en el mismo caso que los que hacen el tráfico internacional europeo y trasatlántico.  
2.º A la par, para facilitar haya siempre personal apto é idóneo, conceder á todos los armadores nacionales cuyos buques se dediquen al gran cabotaje y á la navegación trasatlántica, una subvención ó franquicia á razón de un tanto por tonelada de registro y por viaje, siempre que prescindiendo de lo prescrito en el Código de Comercio, por lo que á personal se refiere, naveguen con toda la tripulación española, y además embarquen un ayudante de máquina, un agregado y aprendices marineros, según la importancia de la nave y sea ésta de vela ó de vapor.  
3.º Derogación de los tratados de comercio vigentes y gestión de otros sobre las bases propuestas, de aplicación de la segunda columna del arancel, únicamente á las procedencias directas conducidas por pabellones de la nación del punto de origen de la mercadería y el nacional, con reciprocidad absoluta; pero si esto no es posible en plazo corto, simultáneamente y con premura, crear una ley especial que podría llamarse de relaciones con Ultramar, fomentando las navegaciones directas y concediendo ventajas á los vapores de servicios regulares.  
4.º Continuar subvencionando á las líneas postales, especialmente á las trasatlánticas, procurando que nuestra bandera visite todos los Estados, y en particular los de América.  
5.º Hacer extensiva á las navegaciones trasatlánticas la concesión hecha al cabotaje de considerar como efectuadas en el país las escalas de Portugal.  
6.º Legislar de modo que no sean á cargo exclusivo de la nave las multas que se impongan por contrabando hecho por tripulantes.  
7.º Modificar la tarifa 4.ª del arancel, de modo que favorezca, en vez de perjudicar, á la navegación nacional.  
8.º Reglamentar y tomar las medidas necesarias para que, en lo posible, el transporte de pasajeros sea patrimonio de la Marina española, siendo tolerantes (que así lo hace Italia) con los vapores españoles existentes, y exigiendo con los que se abandonen luego y con todos los extranjeros, y no permitiendo á éstos que tomen pasajes si antes no se provea de patente especial española, sujetándose previamente á las disposiciones que se adopten.  
9.º Dar facilidades, proporcionar economías y procurar ahorro de tiempo en las documentaciones, despachos y trámites en todas las oficinas del Estado y en las consulares.  
10.º Disponer lo necesario, dentro de lo posible, para que en navegación y en todo Canarias sea para España y España para Canarias.  
11.º Fomentar y proteger la pesca.  
12.º Legislar en la navegación del Golfo de Guinea, para que el tráfico sea para la bandera nacional y el comercio para los españoles, procurando equipar las disposiciones que convenga adoptar con las vigentes en las demás colonias citadas, de modo que tengan los extranje-

ros en nuestras posesiones iguales trabas que nosotros en las suyas.  
13. Decretar que el tráfico de cabotaje, tanto de mercaderías como de pasajeros, sea único y exclusivo patrimonio de la bandera nacional.  
14. Procurar sea de absoluta eficacia la Dirección general de la Marina Mercante.  
15. No preo-uparse de la Marina de guerra, por lo que concierne á la creación de la deseada Escuadra, mientras no poseamos una potente Marina mercante genuinamente española, pues hasta entonces no era necesaria.  
16. Crear un registro de buques, único, legislando de modo que resulte fácil, económica y rápida la hipoteca naval.  
17. En combinación con los armadores, estudiar el medio para evitar las huelgas que con tanta frecuencia promueve la gente de mar y las Asociaciones federadas.  
18. Prohibir se abanderen en España los buques que haga más de tres años que salieron del astillero.  
19. Que subsistan los derechos de abanderamiento para toda clase de buques con escala gradual ascendente, durante diez años, para conseguir sea de una vez verdad la construcción en España.  
20. Conceder primas á la construcción, comenzando con la tarifa más alta posible, con escala decreciente, durante diez años, en proporción y en sentido inverso á la progresiva, fijada para los derechos de abanderamiento.  
A la conferencia asistió escogida concurrencia, entre la que se hallaban reconocidos hombres políticos, que siguen con atención cuanto al progreso de la Marina mercante se refiere.  
El Sr. Arumi fué muy aplaudido al terminar su lectura.

## Guerra ruso-japonesa.

### La energía de los rusos.—Conservando sus posiciones.

A nuestro estimado colega *El Imparcial* le telegrafiamos las siguientes noticias de la guerra:  
Las noticias que transmiten hoy desde San Petersburgo, no son tan alarmantes como las de los anteriores días. Los corresponsales de los periódicos de Mukden no se manifiestan tan pesimistas, ni dejan traspirar el desaliento de anteaño.  
El del *Novoie Vremia* afirma que las tropas rusas conservaron sus posiciones los días 15 y 16, á pesar de los furiosos ataques de los enemigos. Tres regimientos rusos no se limitaron á mantenerse en sus líneas; atacaron con tales bríos las de los japoneses, situadas al Oeste de Sankieton y Kuerotheng, que los nipones se retiraron, abandonando heridos, muertos y cañones.  
Ayer se reanudó el combate y se afirma que á las cinco de la mañana se apoderaron los rusos nuevamente de las posiciones que antes ocuparon al Sur del Cha-ho ó Chakhe.  
Los moscovitas, en cuanto amaneció, se lanzaron con furiosa violencia sobre los japoneses con la bayoneta calada y no pudiendo los japoneses resistir el ímpetu, abandonaron las posiciones después de espantosa lucha.  
Suponen los corresponsales que los nipones están ya extenuados por los encarnizados combates de los últimos días y no tienen alientos para pelear.  
Según aquellos, los soldados rusos conservan en cambio todo su vigor y se hallan en condiciones excelentes para combatir.  
**Versiaones japonesas.**—Acosando á los rusos.—Avance general.—A cortar la retirada.  
Con fecha 17 confirman desde Tokio la noticia de que las fuerzas de los generales Nodza y Oku, en movimiento combinado, rechazaron á los rusos hacia el Oeste y los picaron la retirada, consiguiendo el fin que se proponían.  
En otro despacho, expedido hoy mismo desde la capital del Japon, se anuncia que los japoneses prosiguen su movimiento general de avance y han ocupado una nueva posición al Sur del Cha-ho.  
El día 16 se apoderaron las fuerzas del general Oku, de Wtukiatan, obligando á cinco batallones rusos y varias baterías, á retirarse después de encarnizado combate, que terminó al mediodía.  
El general Oku se proponía cortar la retirada del ejército moscovita de la derecha.  
**Más detalles sobre el combate anterior.**—Mantanza en las trincheras.—Se amortiguan las hostilidades.—Asombrosa resistencia de los rusos.  
Un despacho de Mukden, fechado el 17 á las cuatro de la tarde, dice que en la noche del 15 á 16 los japoneses ocuparon una colina á cinco ó seis verstas de la orilla izquierda del río Cha, cerca de Lindzantun. Kuropatkin cañoneó dicha posición todo el día 16, y por la tarde empezaron los ataques de la infantería.  
En la madrugada del 17 reanudó el ataque por los rusos contra los japoneses, que se hallaban establecidos en cinco trincheras.  
Después de una hora de espantoso combate de arma blanca, los moscovitas se apoderaron de la posición ocupada por los japoneses.  
Según los oficiales que atacaron, más de 500 japoneses quedaron muertos en las trincheras. Por ambas partes se peleó con igual empuje y ferocidad. Los hombres caían despedazados entre ayes, gritos é imprecações.  
Los rusos hicieron 150 prisioneros y se apoderaron de 12 cañones de campaña, cinco cañones de montaña y una metralladora.  
Ignóranse las pérdidas rusas, pero se supone que son considerables.  
Es la primera posición tomada por los rusos desde el principio de la guerra. En este ataque sólo se han salvado dos oficiales del regimiento que atacó.  
Ambos bandos enemigos ocupan ahora sus posiciones respectivas. Las hostilidades disminuyen de intensidad, probablemente por hallarse los japoneses extenuados después de diez días de combate noche y día. Pero las tropas rusas reclaman con insistencia la ofensiva, electrizadas por el éxito del último combate.  
La resistencia de los soldados moscovitas es causa de la estupefacción general.  
**Los rusos siguen firmes.**—Los japoneses se concentran hacia Luchang.  
Un telegrama de San Petersburgo da enun-

ta de que en la noche del 17 los rusos rechazaron los ataques del enemigo contra sus posiciones de la aldea Chalandizy, á las orillas del Cha.  
Los japoneses concentran fuerzas considerables contra el centro ruso.  
Un despacho de Harbin insiste en la descripción del ataque en que los rusos se apoderaron de varias piezas de artillería japonesa y dice además que en la noche del 27 el enemigo tomó posiciones hacia Luotung.  
**Columna japonesa envuelta por los rusos.**—Confirmación del éxito parcial moscovita.  
Se ha recibido un despacho de Tokio, fechado hoy, confirmando el desastre parcial de los japoneses á las orillas del Cha.  
Los rusos envolvieron el domingo la columna mandada por Yamada y se apoderaron de catorce cañones.  
Las tropas de Kuropatkin se concentran ante los ejércitos de Nodzu y Oku. Es probable una gran batalla.

## Desde Barcelona.

### 18 Octubre.

Se ha dispuesto que el vapor correo *Nuevo Mahonés* salga el jueves de este puerto, destinado á la línea de escalas, quedando para el servicio directo el vapor *Menorquin*.  
Ha llegado á Ajaccio el vapor francés *Dyffura*, remolcado por varios veleros, que lo encontraron en alta mar, á mareado de las olas. Hacía varias semanas que reinaba verdadera inquietud por el paradero de dicho buque, que había salido de Marsella para Túnez, con 400 pasajeros, habiendo sufrido en alta mar serias averías en el departamento de máquinas, quedando el buque sin presión en demanda de auxilio, hasta que fué divisado y recogido por los veleros citados.  
—El vapor correo *Menorquin* desembarcó ayer mañana en el muelle de San Beltrán 596 corderos cebados embarcados en Aloucia, destinados al consumo de esta ciudad.  
—Con rumbo á Canarias y escalas, ha salido de este puerto el vapor correo de la Compañía *Trasatlántica M. L. Villaverde*.  
—Ha sido desestimada por la Comandancia de Marina la solicitud presentada por algunos pescadores, solicitando que se prohíba la pesca de noche con aparejos de arrastre.  
—El comandante de Marina, general J. J. de la Mata, ha enviado un oficio al alcalde quejándose de que los carreteros que extraen arena de las cercanías de la fábrica del gas Lebón, dificultando el paso de transeúntes y carruajes, lo cual da lugar á continuos altercados.

## INFORMACIÓN POLÍTICA

### La minoría republicana.

Ayer á última hora de la tarde se reunió en el Congreso, presididos por el señor Salmerón, los diputados republicanos señores Azañate, Lorroux, Alvarez, Treviño, Estévez, Morayta, Nogueás, Picón, Muro, Blasco Ibáñez, Zulueta y otros.  
La minoría trató con amplitud la cuestión de los suplicatorios, acordando adoptar los temperamentos más enérgicos para impedir el plan del Gobierno, llegando hasta agotar todos los recursos reglamentarios.  
El Sr. Zulueta dió cuenta de un proyecto de Obras públicas, con el cual estimaba que puede hacerse frente al gravísimo problema de las subsistencias.  
Consiste el referido proyecto en terminar, por cuenta del Gobierno, los de ferrocarriles, pantanos y otras obras que están estancadas por falta de iniciativa y protección.  
Estima el Sr. Zulueta que destinados 30 millones anuales del presupuesto á subvencionar las obras pendientes, en un plazo prudencial, que puede calcularse en cincuenta años, y con un cuadro de amortización de un 6 por 100 pueden desarrollarse obras por valor de 500 y aun de mil millones de pesetas.  
Las bases de este proyecto merecieron la aprobación entusiasta de los reunidos, quienes rogaron al Sr. Zulueta que concretara su pensamiento á dicha hora pasado mañana una interpellación al ministro de Hacienda.  
**La cuestión de los alcoholes.**  
El día 3 de Noviembre se reunirá en la Bolsa la Asamblea de fabricantes de aguardientes, licorosos y destiladores de alcohol de vino.  
Ayer se enviaron las convocatorias á provinciales.  
**El interregno parlamentario.**  
En la tarde de ayer conferenciaron los presidentes de ambas Cámaras, respecto al día en que reanudarán sus sesiones.  
Los Sres. Romero Robledo y Azañate no llegaron á un acuerdo, pues el primero sostenía que debía ser hoy, porque así lo acordaron las Cámaras, y el segundo que se debía esperar hasta el próximo lunes, después que se celebre el funeral y transcurra el novenario.  
El Sr. Maura manifestó que en el Consejo que ha de celebrarse esta tarde se examinarán los precedentes y quedará fijado el día en que las Cortes vuelvan á abrirse.  
Acercado de este asunto hay dos referencias opuestas; pues mientras el subsecretario de la Presidencia decía ayer que las Cortes reanudarán sus tareas el jueves, el de la Gobernación opinaba que la reapertura de las Cámaras se verificará el lunes.  
**Consejo de Ministros.**  
A las cinco de la tarde se celebrará Consejo de Ministros en la Presidencia.  
Estará dedicado principalmente á acordar la fecha y ceremonial de los funerales que se celebrarán por la Princesa de Asturias.  
También se ocupará el Gobierno en el examen del estado en que se encuentran los debates parlamentarios, especialmente el relativo á los suplicatorios.

### Término del interregno.

Oficialmente se sabe que mañana reanudarán las Cámaras sus sesiones.  
Así, ha dicho el ministro de la Gobernación, cesarán de laborar los periódicos que tanto se alarmaban ante la idea de que las Cortes permanecieran sin funcionar tres ó cuatro días más.  
**Telegrama oficial.**  
El Secretario del Gobierno civil de Pontevedra, comunica que ha fallecido D. José Vidal, que desempeñaba interinamente aqul Gobierno civil por ausencia del propietario D. Juan García Gil.

## NOTICIAS DE MARINA

## Desde Cartagena.

### 18 Octubre 1904.

—Ha sido pasaporte para Ferrol, el Capitán de navío D. Manuel Dueto, nombrado jefe de armamentos del Arsenal de aquel Departamento.  
—Se ha concedido permuta en sus respectivos destinos á los segundos Contramaestres, D. Pedro Allegues Cabanas y D. Jacinto López.  
—Fueron pasaportados para Ferrol, á cuyo Departamento han sido destinados los 27 practicantes, D. Jaime Zaragoza y D. Antonio Montero.  
—Cesa en el Arsenal y embarca en el cañonero *Temerario*, el Alférez de navío D. Francisco Pérez.  
—Desembarca del cañonero *Temerario*, el Alférez de navío D. Joaquín García.  
—El día 17 han empezado en el Arsenal, el reconocimiento de los operarios para dar cumplimiento á lo prevenido en Real orden de 12 de Julio último.  
—En el día de hoy, ha quedado estropeada en el Arsenal la jornada de ocho horas de trabajo, dando principio éstos á las ocho menos cuarto y terminando á las cuatro y cuarto, en cuyo tiempo se les concede á los operarios media hora de descanso, de doce á doce y media de la mañana.  
—Ha sido nombrado presidente de la junta de fondos económicos de edificios militares, el Capitán de navío D. Rafael Pascual de Bonaura.  
—Idem vocal de la junta referida, el Teniente de navío de primera, D. Agustín Cuesta.  
—Embarca en el *Carlos V*, el Teniente de navío D. Carlos Saavedra y Magdalena.

## NOTICIAS

Se han suspendido las maniobras generales con motivo del fallecimiento de la princesa de Asturias.  
Parte de las fuerzas que figuraban en el bando Norte (regimiento de Asturias y Covadonga, llegaron esta madrugada en tren especial, con motivo del entierro.  
Los cuarteles generales regresarán también inmediatamente á sus respectivas guariciones.  
Ayer regresaron los agregados militares de Francia, Inglaterra y Chile.  
Varios peritos mecánico-electricistas han solicitado se forme un Cuerpo subalterno facultativo para auxiliar á los ingenieros mecánicos en la inspección del material móvil de ferrocarriles, y el ministro, estimando atendible la petición, ha dispuesto se remita la instancia á la Comisión de Presupuestos del Congreso, por si tiene á bien consignar en el próximo presupuesto el crédito necesario para la creación del Cuerpo de referencia.

Ayer cumplió ochenta años el ilustre novelista y académico de la Lengua, D. Juan Valera. Los años pasan y dejan huella en uno de los más castizos escritores de España, pero su inteligencia conserva la lozanía de los mejores tiempos.  
Viejo y ciego, D. Juan Valera sigue dando muestras de su privilegiado ingenio.  
Larga es su obra literaria y preparándose está á acrecentarla.  
Está haciendo una novela, un libro sobre la «Educación humana», un discurso para su recepción en la Academia de Ciencias Morales y Políticas, consagrado al estudio de Cánovas, so cólogo.  
Enviarnos al eminente literato la expresión de nuestros plácemes.  
El Centro general de Clases pasivas ha acordado dirigir á las Cortes una razonada exposición, suscrita por el mayor número posible de individuos pertenecientes á las clases pasivas, pidiendo la supresión ó rebaja del descuento, y encarece á los jubilados, retirados, viudas y huérfanos pensionistas la conveniencia de que pasen á firmarla á la Secretaría de dicha Sociedad, establecida en la calle del Príncipe, número 12, todas las tardes, de tres á seis.

Ha sido encargado de representar á la República mejicana, en las cortes de Lisboa y Madrid, por fallecimiento de D. Manuel Irujo, hace poco acaecida en París, D. Francisco A. de Teaza, primer secretario de la Legación.

Anuncia la *Gaceta* una nueva subasta para la enajenación de los 17.782 kilos de plata en barras, existentes en la Casa de la Moneda.  
El acto se celebrará en la Dirección del Tesoro el día 29 del actual, á las doce de la mañana.  
**Anteojos roca precisión**  
Únicos que conservan y mejoran la vista, los aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan á prueba, y no sólo satisfacen á la vista, se demuelven el dinero comprado en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídanse el catálogo, que se da gratis.  
No dejar de visitar este establecimiento, donde encontrarán las novedades del día; Arcañal 19 y 21.

## SALICILATOS DE BISMUTO Y CERIO ESPINAR

Conocidos por los principales Médicos de España los excelentes efectos de este precioso medicamento, lo recomentan con resultados seguros y rápidos en la curación de la **Disenteria ó Diarrea crónica, Dispepsias, Cáncer del Estómago, Vómitos de las embarzadas, Diarrea de los tísicos, Gastralgias, Cólera infantil, Flebre biliosa y otros muchos padecimientos del estómago y vientre.**

Nuestros *Salicilatos* están preparados con productos purísimos y con gran escurpulosidad, por lo que han merecido la aprobación de la clase Médica Española y del público en general.  
**Al por mayor: Laboratorio de J. G. Espinar SEVILLA**  
Pídase en todas las Droguerías y Farmacias.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 18 de Octubre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor Alfonso XIII, directamente para Habana y Veracruz.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Octubre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor Antonio López, directamente para New-York, Habana y Veracruz.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Octubre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor M. Calvo, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, 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.

Línea de Filipinas.

El día 8 de Octubre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor I. de Luzón directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Octubre saldrá de Barcelona, el 4 de Valencia, el 5 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. Villaverde, 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 Tánger.

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

PEDRO DOMECO

Cosechero y almacanista y exportador de vinos

JEREZ DE LA FRONTERA CASA FUNDADA EN 1730; Autorizada para el uso de las Armas Reales por R. O. de 18 Octubre 1824.

Destilador de Aguardiente puro de Vino estilo Cognac

Marcas A. O. 1, 2, 3 cepas, Extra y Fundador

JEREZ ESPUMOSO CHAMPAGNE DOMECO

Unico representante en Madrid: Don José García Arrabal

Influencia del poder naval en la Historia.

FOR A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

y 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

Pastillas BONALD

Cloro-boro-sódicas con cafeína.

De eficacia comprobada por los señores Médicos para combatir las enfermedades de la boca y de la garganta. Tos, ronquera dolor, inflamaciones, picor, aftas, ulceraciones sequeada, granulaciones, afonía, producida por causas periféricas, fétidez del aliento, etcétera. Las pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron en su clase en España y en el extranjero.

ACANTHEA VIRILIS

Poliglicerofosfatada BONALD.—Medicamento Anti-neurasténico y anti-diabético. Tonifica y nutre los sistemas óseo, muscular y nervioso y lleva á la sangre elementos para enriquecer el glóbulo rojo.

Frasco de Acanthea granulada, 5 pesetas. Frasco del vino de Acanthea, 5 pesetas.

ELIXIR ANTIBACILAR BONALD

(Thiocol cinamo-vanadato fosfo-glicérico)

Combate la enfermedad de del pecho.

Tuberculosis incipiente, catarros bronceo-neumónicos, laringo-faríngeos, infecciones gripales, palúdicas, etc., etc.

Precio del frasco, 5 pesetas.

De venta en todas las farmacias y en la del autor, Núñez de Arce (antes Góngora), 17, Madrid. En Barcelona, Gignás, 5.

LA MUJER EN SU CASA

REVISTA MENSUAL DE LABORES

30 páginas de texto con numerosas pruebas de labores, modas, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, modas, etc.

Ediciones de lujo con labores dibujadas y empuntadas, con todo el material necesario para terminárselas.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

1.ª edición.—12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.

2.ª edición.—12 números (con 3 labores): Un año, 14 pesetas.

3.ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas.

4.ª edición.—12 números (con 12 labores): Un año, 34 pesetas.

BOLLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Señor. Calle de San Mateo 8 Hijos, Editores. P.º de San Mateo, 19, Madrid.

Envíe el pago de suscripción por un año á La Mujer en su Casa, edición, cuyo importe de pesetas se remite adjunto.

ASTILLEROS DEL NERVION BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho.

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

EL DIARIO ESPAÑOL. Independiente, político y literario. Imprenta del Fomento Naval. Venetas, núm. 5 MADRID. Organó oficial de los Dependientes de Comercio. EL DESCANSO DOMINICAL. Diario de la Marina. El Porvenir Postal.

Dolor de cabeza y neuralgias.

Desaparece con ORANTINA-MORANT. Los médicos la recetan porque no ataca al corazón, como la antipirina, ni congestiona el cerebro, como otros calmantes.

Una dosis, 0.25.—Caja con diez dosis, 2 ptas.—Farmacias.

Dirección general: Marqués de Urquijo, 23. Madrid.

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CASTILLO, número 93, Santa Cruz de Tenerife (CANARIAS)

Asegura en condiciones liberales y á primas 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 Arsenal, número 26, principal, Madrid.

Compañía Hamburgo-Sudamericana VAPORES CORREOS DIRECTOS

110 DE A PLATA

Salidas quincenales de Vigo.

Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARIN

ENRIQUE MULDER

VIGO

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA (BARCELONA)

Carbones de las minas de Aller (Asturias).

Consumidos por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo, de Salamanca á la frontera portuguesa, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Madrid á Cáceres y Portugal y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías á vapor.

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO

COMPANIA TRASATLANTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués.

Pídanse los pedidos á la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

O á sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapele; Alfonso XII, núm. 10, 2.º.—SANTANEFR, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIRON, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CADIZ, D. Daniel Mae Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

Para otros informes y precios, dirigirse á las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

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

REPRESENTACION 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, CÁRONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ECHEVERRÍA, AMETALLADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPANIA

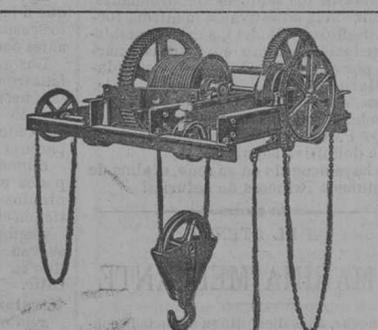
Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness). Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).

Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Elich y Grayford. Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.º Id.—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.

Póligona 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.

Pídanse 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. Consumo por caballo-hora: 1.43 centimos. La fuerza motriz más económica. Referencias de primer orden. RICHARD GANS, Princesa, Madrid.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIRON Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON ROTTERDAM Y BREDOES.

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.

Contra las diversas Afecciones de la Cabeza, Hidropesías, Toseos nerviosos, Bronquitis, Asema, etc. Empleados con el mejor éxito. El mas eficaz de los Ferruginosos contra la Anemia, Clorosis, Empeoramiento de la Sangre, Debilidad, etc. G. GELIS & CONTE. Ampollas Esterilizadas para Inyecciones Hipodérmicas. ARGOTINA y Grajeas de SOLUCION TITULADA. ARGOTINA BONJEAN. Medalla de Oro de la Exposición de París para Inyecciones Hipodérmicas. LABELONNE Y C.º, 99, Calle de Aboukir, París, y en todas las farmacias.

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 está demostrado por el ejemplo de nuestro poder, de sus Ingenieros y maestros de obras asociados por la Compañía Trasatlántica; Constructora Naval; Sociedad Agrícola Industrial del Guadalete; Sociedad Siderúrgica Andaluza; Compañía de Construcciones y del Fer-Betón; Arto 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 (Córdoba); La Electricidad del Guadalquivir (Andújar); Fábrica de Fluido Eléctrico de Concepción (Linares); Minas: La Cruz, El Hambre y La Luz; Sociedad de Saneamiento (Sevilla); Obras de los Puertos de Cádiz, Alcañete, Málaga y Valencia; Arsenal de la Carraca; La Constancia (Sevilla) y otros.