

Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.371

Redacción y Administración

Madrid, Martes 29 de agosto de 1905

Calle de San Bernardo, 19

Dos ediciones diarias

Mirando al mar

Inútil es forzarse en tratar ahora cuestiones de interés nacional. El ambiente público está saturado de las incidencias electorales y nadie se sale del carril.

Hay, sin embargo, temas que no admiten espera, y acaso por encima de las cuestiones económicas, tan debatidas, hay otra de mayor urgencia; la de procurar a España una personalidad continental.

Nunca como ahora se ha desconocido tanto en el extranjero la influencia española. Ni en lo comercial, ni en lo político, pesa ni significa nada la opinión de España.

¿Es que no existe semejante opinión? Está atrofada y por eso no se manifiesta. Pero esa atrofada es preciso combatirla, sacudiendo el espíritu nacional con ideales dignos de un gran pueblo.

La regeneración moral de la patria sólo podrá obtenerse cambiando el rumbo, mirando al mar, en vez de mirar tierra adentro.

España necesita salir del vacío en que se encuentra, y eso únicamente puede lograrse haciendo que la obra política sea fecunda aplicándose al desenvolvimiento de la personalidad nacional en los mares.

Mas para lograr esto, es indispensable que la dirección de los negocios públicos se inspire en la vida de relación exterior, pensando que hay una producción, una industria, un comercio que no puede desenvolverse dentro de los límites estrechos de la nacionalidad.

Hay que salir de casa, dar a conocer nuestra riqueza, llevar nuestros productos a los últimos confines del mundo, y de ese modo renovar los esfuerzos en beneficio de la patria.

Pero eso no se adquiere sin una Marina militar amparadora de una flota mercante. Alemania ha sido grande, industrial y comercialmente, cuando ha tenido una potente Escuadra, y lo propio sucede con Inglaterra y los Estados Unidos.

En España no se piensa en el porvenir y por eso no se hace nada por relacionarse con el exterior; y somos un pueblo que se agita en su propia salsa, sin progresar, sin aprender, en suma, sin vivir.

Las fronteras que en otro tiempo aislaban las nacionalidades ya no existen. Los modernos medios de locomoción rápidos y cómodos permiten extender la acción de la nacionalidad por límites incommensurables.

Para que España salga de la postración en que se encuentra tiene que prescindir del aislamiento; asomarse al mar y relacionarse con los demás pueblos. Sólo así podrá competir con el mundo exterior.

Cuando tenga marina militar creará su marina mercante; encontrará mercados para su producción e industria, y mediante el tráfico marítimo podrá regular sus exportaciones e importaciones. Al suoceder eso concluirá la estrechez de miras de nuestra raquítica política interior.

Ecos Navales

Los turbinas.

Los intentos hechos en Alemania para introducir la máquina de turbinas en los torpederos, han sido hasta aquí de resultados tan poco afortunados, que la opinión de los peritos en aquel país se muestra adversa para la utilización del nuevo motor.

Los escritos, discursos e informes acerca de tal cuestión, han causado efecto en los Estados Unidos, donde las autoridades navales han decidido volver a estudiar el asunto, verificando pruebas concluyentes en uno ó más de sus nuevos buques.

No obstante los notables éxitos del uso de las turbinas en los buques ingleses, en los que se ha demostrado que son posibles mayores velocidades y que de su adopción resultan considerables economías de combustible, como se ha probado en el crucero «Amethyst», el departamento naval americano le preocupa más la reserva y cautela de los maquinistas alemanes, que los resultados obtenidos hasta ahora en Inglaterra.

En cambio, el profesor Biles, al tratar de «las máquinas de turbinas aplicadas a los grandes trasatlánticos», en un escrito dirigido a la Sección de máquinas de la Asociación Británica (British Association), expone la opinión de que ha llegado a ser ya completa la extensión que ha dado Mr. Parsons a su sistema en todo el campo de la propulsión marina de alta velocidad, desde el pequeño tipo del torpedero a los llamados galgos del Océano.

El Almirantazgo inglés acaba de ordenar el motor de turbinas para el «Dreadnought», el más poderoso de los acorazados hasta ahora proyectados, y Mr. Biles piensa que acaso hayamos ya visto la última de las máquinas recíprocas, construída para los buques de guerra.

Y termina diciendo que una revolución tan radical y rápida en la maquinaria de los buques de guerra nunca hasta ahora se había presenciado.

Los aprendices de operarios maquinistas en Inglaterra.

Según leemos en la prensa profesional inglesa, existe unanimidad de opinión en todas las clases del personal de la Marina de aquella nación, respecto al éxito del plan del Almirantazgo para la educación de los aprendices de operarios maquinistas. Los muchachos que comenzaron a educarse en Chatham con arreglo al nuevo sistema en 1903, han sobrepasado ya a lo que

de ellos se exige en dicho sistema en ese período de tiempo.

Pues los muchachos de la primera promoción, en dos años y medio han llegado a ser hábiles mecánicos en su respectiva especialidad. No sólo han llegado a ser buenos latoneros, herreros de máquina, caldereros, ajustadores y torneros, sino que cada uno de ellos ha adquirido los conocimientos suficientes los otros oficios ligados con el suyo especial.

No es para sorprender, dicen estos éxitos, si se tiene en cuenta que desde el primer día han tenido constantemente un instructor sin separarse ni un momento de los aprendices para corregirlos en el uso de las herramientas y de las máquinas que utilizaban; mientras que un aprendiz en una empresa privada es lo frecuente que haga su aprendizaje por sí mismo, adquiriendo conocimientos y prácticas de lo que puede observar y copiar del operario a quien ayuda, lo que exige para formarse un tiempo mucho mayor.

Los aprendices de operarios maquinistas ingleses, según el nuevo sistema, están además muy bien cuidados por lo que se refiere a su desarrollo físico y además se les instruye en la parte teórica de la profesión que practican.

Como se ve, en Inglaterra el Almirantazgo se preocupa grandemente de todos los servicios de la flota, desde los más inferiores en el manejo de las máquinas, hasta el de oficiales maquinistas que hacen su educación en estos momentos en Osborne y Dartmouth.

Los ingleses en el Báltico.

Berlín 23.

A las seis de la tarde llegó ayer a Sevinmunde la escuadra inglesa del canal.

Los buques británicos anclaron en la rada.

Desde Dantzig telegrafían que en aquella ciudad serán obsequiados los marineros ingleses el viernes con una recepción y un banquete.

Comentando el Berliner Tageblatt la llegada de la escuadra inglesa al Báltico, compara la situación actual de Alemania y la Gran Bretaña a la de Roma y Cartago en la época de las guerras púnicas.

Esta mañana entraron en el puerto de Sevinmunde cinco destroyers ingleses.

También llegaron temprano la primera y segunda escuadras alemanas.

Los almirantes cambiaron visitas a bordo.

MARINA MERCANTE

Nacionalización de buques

Si se tiene en cuenta que la adquisición y sostenimiento del material naval representa hoy un capital enorme que difícilmente podrá obtenerse por procedimiento distinto al de la asociación, el crear obstáculos injustificados a las Compañías mercantes para la adquisición de buques, es una manera indirecta de aniquilar la marina mercante.

Por el hecho de ser construídos en España, los buques adquieren la nacionalidad española, pero el expediente, eterno enemigo de la prosperidad española, exige largas dilaciones para justificar esa nacionalidad y esa es una de las causas principales de la decadencia de nuestra marina comercial.

El derecho a poseer buques con bandera nacional está reservado exclusivamente a los españoles y a las Compañías nacionales, pero si es fácil, relativamente, comprobar en estos expedientes la nacionalidad de los armadores, no ocurre lo propio cuando las Compañías mercantes anónimas solicitan el abanderamiento de buques de su propiedad.

Dada la forma en que se constituyen estas sociedades, ningún recelo pueden inspirar; pero sin embargo, resulta enojosa, lenta y nada sencilla la tramitación de los expedientes de abanderamiento, y esa es la razón por la cual no pocas de esas compañías inscriben sus barcos en los registros extranjeros, pasando por el sentimiento de que pierdan su nave la nacionalidad española.

No cabe duda, sin embargo, que las compañías mercantes, como reconocidas por el Código de Comercio con personalidad propia, independiente de los asociados, tienen, sin comprobaciones ni requisitos molestos, personalidad jurídica española y capacidad suficiente para poseer buques, supuesto que para constituirse se las exige una razón social.—X.

PROYECTO DE UN GRAN CANAL

entre el Mar Caspio y el Golfo Pérsico.

Para contrarrestar los efectos de ciertos proyectos ingleses para hacer navegables a los ríos Tigris y Eufrates, Herr Waechter, de Berlín, ha presentado un proyecto para construir un canal de cerca de 450 millas de longitud para unir el Mar Caspio con el Golfo Pérsico.

Con arreglo al plan de este importantísimo proyecto, el canal principiará en Enzeli y tomando una dirección Sudeste pasará por Bagdad en Asia Menor, dando después una vuelta para coger el Kyriel-Uzen y el Diyalla, los mayores tributarios del Tigris.

Como el Kyriel-Uzen se queda en parte en seco, Herr Waechter ha tenido que buscar un reservadero natural para alimentar ese río en verano, logrando encontrar un lago tan grande como los lagos de Suiza.

El proyecto del canal depende de la posición de la montaña donde dicho lago se encuentra, pues si se halla más alto que la vertiente entre el Kyriel Uzen y el Diyalla, entonces sus aguas pueden ser llevadas al primero durante la estación seca; pero

si ocurre lo contrario y el lago tiene una posición más baja que esas corrientes de agua, no servirá para hacer el Kyriel-Uzen navegable en verano.

Refiriéndose a este proyecto dice la prensa alemana: «Con la construcción de este canal y la extensión del ferrocarril ruso de Hamadan en el Noroeste de Persia hasta hasta llegar al Golfo Pérsico, el objetivo de la política inglesa, a saber: contrarrestar el efecto del Transiberiano, construyendo un ferrocarril desde Smirna a través del Asia Menor a Kandahar y Quetta, y de aquí a Hong-Kong, recibirá el golpe de gracia para siempre, sobre todo si una potencia europea ocupa a Bunder Abbas antes de que la Gran Bretaña haya hecho de esta plaza un nuevo Gibraltar.»

Melodías.

Orfeones y menestra.

La plausible iniciativa de las autoridades locales, de que las bandas de música, sociedades corales y orfeones del reino «caminen el espectáculo» en los intermedios urbanos, ha estado a punto de provocar un conflicto.

Las sociedades, como los individuos sueltos, anhelan desempeñar un papel en el mundo y cuando el azar se lo otorga, no lo ceden ni a través. El cambio de situación política hizo salir de su obscuridad a esas entidades musicales, merced a la supradicha iniciativa, y han comenzado enseguida las rivalidades y las competencias artísticas.

Dos compañías, digámoslo así, orfeonistas, tenían que distraer al público, pero la una cantaba mejor que la otra, supuesto que no es posible admitir que canten lo mismo... y se armó la gorda.

Hay que ver lo que significa la organización de una sociedad coral y la infinidad de gorgoritos que son indispensables antes de alcanzar la patente de orfeón.

Antes, nos contentábamos con el canto *jondo*, individual, áspero, avinado, acompañado de cuatro «patatas», pero, eso ha pasado a la historia y a los fonógrafos donde se conservan algunos cilindros ó discos impresionados con ese estilo, para solas de la gente de bronce.

El canto «jondo» es inculco, ó al menos así lo estiman los orfeonistas. En cambio nada más melódico y artístico que una masa coral, ajustada a una armonía de conjunto que vuelve locos de entusiasmo a los aficionados a esas canturrias.

No faltan, sin embargo, gentes de mal gusto a quienes encorcan los conciertos corales. Eso de ir por las plazas públicas entonando himnos, les parece un abuso, porque en definitiva, esa especialidad requiere cierto ambiente teatral que excluye toda exhibición de carácter callejero.

Bastantes «jipios» tenemos con la crisis del hambre y con las calamidades que sufre la gente del arroyo para que se aumente el ruido con esos cánticos más ó menos ofiosos.

Las autoridades quieren a todo trance divertir gratis al vecindario, y eso es muy plausible, pero ¿no sería mejor en vez de gastar el tiempo y el dinero en esas musiquitas, abaratar el pan, y la carne, y el vino, y hasta la leche, si viene a mano?

¿Qué mayor alegría en la casa del pobre que una suculenta cena? Bueno es cultivar el arte, lanzar al viento tirandas endechas y sublimizarse con esas tocatas corales, pero arréglese antes eso de las subsistencias, y se evitarán no pocos conflictos.

El canto colectivo no tiene la fuerza de persuasión que una buena cazuela de menestra; y si ésta no se puede abaratar, será inútil todo cuanto se intente para divertir a la gente; porque, después de todo, ¿cómo es posible apreciar las melodías corales con el estómago frío?

Abel Imart.

Un nuevo volcán.

Un telegrama del 15 del corriente desde Apia (Samoa) a Berlín, dice: «Después de un largo período de creciente actividad volcánica en el distrito de Metatu, en la costa Norte de la isla de Sawai, ha aparecido un nuevo volcán. Hasta ahora no hay peligro y la población indígena no se siente alarmada.»

Desde Ferrol.

Yate inglés.—Accidente desgraciado.—Buques de guerra.—Un premio.—Una petición.—Hallazgo misterioso.

Ferrol 28.

De arriba entró en este puerto el inglésísimo yate de recreo inglés «Orion», en el cual viajaba un acaudalado propietario del barón de Forest.

Un infeliz obrero que se hallaba trabajando en las obras del ferrocarril del Ferrol a Betanzos fué despedido por el volante de una máquina, quedando en gravísimo estado.

Al cañonero «Marqués de Molins» se le están haciendo importantes reformas en el Arsenal.

El crucero «Cardenal Cisneros» se está reparando de carbón para desempeñar una comisión.

En los últimos días de la primera quincena del mes próximo partirá aquí su viaje de instrucción la corbeta «Nautico».

La infanta Isabel concedió una lindísima escribanía de ónix y bronce para que sirva de premio en las carreras de bicicletas que se celebrarán en esta ciudad el mes próximo.

Unos pescadores encontraron a la entrada del puerto en Corubián un cañón de bronce.

El capitán general del Departamento ordenó la instrucción del sumario correspondiente.

RUSIA Y JAPON

La conferencia de la Paz.

Witte y Takahira.

París 28.

El último telegrama recibido esta madrugada se refirió a la conferencia de la Paz, en la que se halla reunidos en casa de Witte.

Ambos plenipotenciarios se hallan reunidos en casa de Witte.

En la primera vez que los delegados japoneses han pretendido hablar con Witte fuera de la sala de Conferencias.

Le Matin dice que en Portsmouth decían ano-

che públicamente rusos y japoneses que en la sesión de hoy se despidieran.

Se agregaba que Witte partiría hoy en el tren de las cinco y veinte de la tarde.

Los japoneses decían que tenían preparadas sus maletas.

En Tokio deliberan.—Gestiones de Pearce.—Esperando la respuesta.

París 28.

En Tokio se hallan reunidos para deliberar acerca de las negociaciones de Portsmouth, los ministros, los azilianos y los principales hombres de Estado.

En Portsmouth, Pearce, después del anuncio de que se aplazaba la Conferencia, ha visitado a Witte y Takahira.

Después, Pearce ha telegrafado al presidente Roosevelt un largo despacho cifrado.

Aunque la Conferencia se haya aplazado hasta mañana, Witte y Takahira se han puesto de acuerdo para no celebrar reunión en tanto no se reciba la respuesta de Tokio a las últimas proposiciones de Rusia.

Créese que no será posible celebrar nueva reunión hasta el miércoles ó jueves.

El aplazamiento, a petición de Takahira, por no tener respuesta de Tokio, estaba acordado hasta mañana a las cuatro de la tarde.

Un naufragio

Londres 29.

El navío americano «Peonics» ha sido arrojado a la costa de la Florida por una tempestad.

Llevaba cargamento de carbón.

Han perecido veinte tripulantes.

La batuta alemana.

Las impresiones que transmite el telégrafo respecto a las dificultades relativas a la paz entre Rusia y Japón, presentan al emperador de Alemania, como causante del fracaso, ya inminente de las negociaciones.

Va resultando que el Kaiser es el único que tuerce a su antojo las combinaciones franco-inglesas. Después de arrojar por la ventana la política de compadrazgos en Marruecos, se propone anular la acción diplomática en el problema del Extremo Oriente.

Inglaterra y Francia echan ya la culpa de la desarmonía ruso-japonesa al emperador teutón, y acaso tienen razones para creerlo así. ¿Por qué surgió la guerra? Porque la Gran Bretaña, aliándose con el Japón, pretendió sujetar al oso ruso.

Pero ahora, Inglaterra comienza a sentir temores muy justificados de la preponderancia oriental del Japón y pretende acabar la guerra antes que sus consecuencias puedan reflejarse en daño de la influencia británica en el Asia.

Ya es tarde; y Alemania, que siente ahora la impaciencia comercial, quiere que la Gran Bretaña experimente en la India los sobresaltos correspondientes a su política de emboscadas.

Para el contubernio franco-inglés, la continuación de la guerra ruso-japonesa es fatal. Francia necesita que Rusia se reconstituya en la paz, para que devuelva el dinero que tan locamente puso a su disposición antes de la ruptura de hostilidades; Inglaterra considera esencial que el Japón no absorba en el Oriente el predominio militar y naval que puede poner en sus manos el porvenir británico.

Alemania estorba esos convencionalismos, y ahí está el Kaiser, que con su primer sablazo en el agua, cuando su visita a Tánger, destruyó el monopolio anglo-francés en Marruecos, y con el segundo, en Bjorko, anuló el poder de Inglaterra y de Francia en Asia.

Todo eso demuestra que Guillermo II les ha ganado por la mano a sus rivales, y a pesar de que las escuadras francesas e inglesas han fraternizado en Brest y en Portsmouth, la batuta está en poder de Alemania.

El Japón, está en situación económica bastante difícil, y para colmo de incertidumbres, la cosecha de arroz se considera perdida este año. ¿Están dispuestas Francia y la Gran Bretaña a dar al imperio del Sol Naciente los recursos necesarios para continuar la guerra?

Bastante harán con salvar los inmensos capitales que han comprometido en ella.

LOS PLANES DEL MINISTRO DE HACIENDA

El Sr. Echeagaray, que por lo visto se ocupa en el estudio de varios é importantes asuntos de su departamento, ha dicho que tan luego como se constituyan las Cámaras presentará el proyecto de bases para la reforma arancelaria, y así que se aprueben procederá a esa reforma, que requiere mucho estudio y mucho trabajo si, como se propone, se ha de realizar a conciencia.

El tratado con Italia expira el 21 de Noviembre, por lo que se ha denunciado, y poco más tarde el de Alemania, que se halla también en iguales condiciones, siendo ambos de gran trascendencia para nuestro país.

El ministro de Hacienda abriga a la vez el propósito de resolver de una manera definitiva el problema de alcoholes.

Creo que será preciso realizar una emisión para recoger los 200 millones de la Deuda flotante, representada por pagarés del Tesoro.

Ha manifestado también el Sr. Echeagaray que tendrá que preguntar al Parlamento si decididamente quiere abordar el problema de los cambios, puesto que, a su juicio puede hallarse medio de ir mejorando paulatinamente en este asunto con la ayuda del Banco.

Compulsada la balanza mercantil—ha dicho el ministro de Hacienda—, resulta que no tenemos diferencias en contra, pero sí existen en la balanza económica, pasando de 100 millones de francos lo que anualmente tenemos que enviar demás al extranjero. En esta cifra, lo abru-

mador es lo que afecta a los ferrocarriles, que pasa de 70 millones; pues para todo lo demás, que son unos 40, incluyéndolo en ellos el cupón de la Deuda exterior, cree que encontraríamos medio de nivelación.

Aparte de los asuntos indicados, el Sr. Echeagaray se decide a la redacción del presupuesto para 1907, en el cual, como ya hemos dicho, habrán de incluirse las reformas del partido liberal, caso de que éste, para entonces, continúe al frente de la Gobernación del Estado, cosa que pudiera muy bien no ocurrir.

El Montepío Naval.

Como habíamos previsto, esta benéfica fundación de la Junta de Fomento Naval, ya adquiriendo rápidamente el desarrollo de que era merecedora por el fin que persigue.

Aun no haes ocho meses que hubo de aparecer, y ya cuenta con la importante suma de 280.000 pesetas de capital suscrito, que es la demostración más elocuente de la buena acogida que ha tenido en el país.

Dentro de muy poco tiempo alcanzará el capital suscrito la cifra de 1.000.000 de pesetas, y desde entonces, según nuestros informes, abrirá a los tenedores de sus pólizas cuentas de crédito con la garantía de las mismas, de modo análogo a las cuentas de crédito que abre el Banco de España con la garantía de efectos públicos.

Esta determinación, librará a los suscritores del Montepío, en casos angustiosos y en urgencias imprevistas, de los perjuicios y de los riesgos que corren los que tienen que arbitrar recursos, cayendo en las garras de la usura, y constituirá el complemento de la meritoria empresa que el Montepío Naval ha instaurado.

Nosotros, que desde su creación le acogimos con gran complacencia, somos los primeros en felicitarlos de la rapidez con que arraiga en España una institución tan benéfica para los intereses marítimos de la Patria, y que tan reclamada fué siempre por la opinión.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CDXIV

En cuanto a las minas submarinas de que se pretendía estar sembrada de Sur al Norte la isla de Yezo, no era esto para preocupar a un jefe instruído; pueden minarse las cercanías de un puerto y de una rada, los pasos obligados de un canal o de un río, del que se renuncia a hacer uso, pero no se minan los estrechos de Tsougaron y de la Perouse.

Para explicar la fatal resolución tomada por el almirante Rodjestvensky, que parecen corroborar algunos incidentes de la huida de las unidades ligeras; el último aprovisionamiento de carbón en el mar de la China era suficiente, y el almirante ruso había hecho saber que esta provisión sería la última.

De aquí la necesidad de buscar el camino más corto y pasar, por consecuencia, por delante del archipiélago japonés. Si era realmente así, se explica la repercusión de los hechos estratégicos sobre los tácticos y revelarían la influencia nefasta de los consejeros áulicos del Almirantazgo y de los Ministerios, cuando esos mecanismos malogran los esfuerzos interviniendo en los gastos que exige la preparación de las operaciones decisivas. Las observaciones que acabamos de hacer antes de llegar al encuentro de las dos flotas, revelan ciertas medidas de orden estratégico para entrar en el orden táctico, examinando la batalla misma, de la que es conveniente exponer sumariamente las peripecias.

El 27 de Mayo al amanecer, la flota rusa se encontraba entre la gran isla de Quelpaert, y el pequeño grupo de Gotos-him próximo a la costa de Kion-Sin. Caminaba para enflar el canal Oriental del estrecho de Corea en una formación de marcha muy cerrada: tres columnas, la de la izquierda de acorazados, la de la derecha de cruceros, los buques auxiliares en medio, que no eran carboneros, éstos habían sido enviados a los puertos chinos, pero la Escuadra rusa tenía un buque taller, otro hospital y otro para proveer a los torpederos, remolcadores y demás.

Dos ó tres cruceros auxiliares habían pasado a la categoría de no combatientes. El tiempo era relativamente bueno, pero brumoso, aunque claraaba por intervalos, y la brisa que se levantó del Sudoeste era bastante fresca.

En ciertos momentos, por la mañana, los cruceros japoneses aparecían tan pronto sobre el flanco derecho como sobre el izquierdo de la Escuadra. Estos buques se retiraban después de haber observado la dirección seguida por las columnas y su composición; algunos cañonazos se cambiaron sin embargo, pero a gran distancia y sin resultado apreciable.

La esperanza que el comandante en jefe parecía alimentar de pasar sin combatir, le hizo modificar algu... Lo cierto es que a mediodía la flota rusa modificaba su formación ó más bien la composición de sus columnas.

La principal, que conducía en el «Kniaz Suvarof» al comandante en jefe, no llevaba ya sino los cuatro acorazados nuevos «Suvarof», «Borodino», «Alejandro III» y «Orel», seguidos de flaqueados por los tres cruceros acorazados «Almirante Naskimof», «Dimitry Donskoy» y «Vladimir Mo-mach». Las dos divisiones Felkersan y Negobotof tenían de cabeza de columna los cruceros en que iba el contralmirante Enquiel, tres buques, «Oleg», «Aurora» y

«Jemchoug», encargados de operar un reconocimiento por el Norte. La columna de buques auxiliares estaba un poco más atrás que las otras dos.

El camino de la escuadra se inclinó hacia el Nordeste, paralelo a la dirección general de la costa japonesa y por último creyéndose que el ataque vendría por el Este del estrecho de Shimonosaki, el almirante Rodjestvensky, se trasladó con su columna de ocho buques (16.000 metros) á la derecha de la columna de Nebogatof.

La composición de esta columna al principio de la acción al menos parecía haber sido la siguiente: «Oslabia» (almirante Felkerhan), «Mavrin», «Sissoi-Velik», «Niokolás I» (almirante Nebogatof), «Almirante Seniavine», «Almirante Apraxine», «Almirante Onchakof». Los tres cruceros protegidos que no habían seguido al almirante Enquist y que eran el «Almaz», el «Izumrud» y el «Svietlana». Es muy de notar que ninguno de los narradores testigos presenciales de los sucesos, no se preocupan de dar la composición de los diversos grupos de buques que han combatido.

Este vacío de las reseñas resulta muy embarazoso para hacer la crítica del combate. Hacia la una y media, el grueso de la flota japonesa apareció bruscamente por el Norte, dentro de una elevación que daba una docena de millas de vista. Los rusos contaron hasta diez y ocho buques. Enseguida moderaron su marcha, mandando quince cables á retaguardia á los buques auxiliares y tomaron sus últimas disposiciones de combate, á las dos próximamente se dispararon los primeros cañonazos por todos los buques cabezas de columna á la distancia de 8.000 metros.

El parte oficial de Linievich dice de 60 á 70 cables, y esto sería de 12.000 á 14.000 metros, lo que no es posible, quizá se trate en realidad de medios-cables, medida empleada con frecuencia en otras marinas que la rusa y que representan 100 metros ó poco más y en este caso habría que reducir á 800 metros el intervalo entre las dos columnas Rodjestvensky y Nebogatof.

Veamos ahora lo que había pasado de lado de los japoneses. El Almirante Togo no había dudado nunca seriamente que su adversario no pasaría por el estrecho de Corea. Algunos han visto en una convicción tan firme el resultado de indiscreciones culpables que se producirían en la flota rusa después que el Almirante dió á conocer su pensamiento después del último aprovisionamiento á sus principales oficiales sobre su proyecto de tentar el paso de Taushima: pero estas suposiciones de naturaleza tan grave no pueden admitirse sin pruebas.

Todas las medidas de Togo se habían tomado para un plan general, que consistía en detener á la Escuadra rusa con un ataque vigoroso por el frente, mientras que sus destacamentos la envolvían por retaguardia y por los flancos. Los efectos legítimamente esperados de una artillería poderosa y bien servida, serían completados en tiempo útil poniendo en fuego las seis escuadrillas de contratorpederos.

Además de estas escuadrillas, se habían formado tres grupos con toda la Escuadra muy bien ideados, asignándose á cada cual el papel que le tocaba desempeñar en la lucha, de lo que nos ocuparemos en el próximo artículo, pues nos proponemos tratar el asunto con toda la extensión que merece serlo.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 22 de Agosto de 1906.

El Rey en Burgos.

La Llegada. Burgos 28.

El repique de campanas y el disparo de cohetes y bombas anuncian la llegada del Rey, á quien se esperaba desde las cuatro de la tarde.

A las ocho menos diez minutos hace su entrada por el hermoso paseo del Espolón, que está lleno de gente.

D. Alfonso viene en automóvil, acompañado del coronel Ripollés.

Frente al palacio de la Diputación, en donde ha de hospedarse, esperan al monarca el Ayuntamiento, la Diputación, el arzobispo, el jefe del sexto cuerpo de ejército, los gobernadores, civil y militar, los generales, el presidente de la Audiencia, el delegado de Hacienda, el director del Instituto y Comisiones civiles y militares.

El Rey entró en el automóvil hasta el pie de la escalera, en donde el presidente de la Diputación le dió la bienvenida.

D. Alfonso se retiró inmediatamente á sus habitaciones.

No ha habido recepción.

El recibimiento dispensado al monarca ha sido expresivo y cariñoso.

Detrás del automóvil real llegó otro con los Sres. Longoria, duque de Tarazona y Cienfuegos.

Mañana se espera á la infanta Isabel.

El eclipse de sol.

Poblaciones donde será total.

Cuadro de las poblaciones de España en las cuales se verá el Sol totalmente eclipsado:

POBLACIONES	Principio del eclipse.		Total.		Fin del eclipse.	
	hs.	ms.	hs.	ms.	hs.	ms.
Albacete.....	11-55	13-13	14-35			
Burgos.....	11-46	13-6	14-27			
Castellón.....	11-55	13-16	14-35			
Coruña.....	11-37	12-58	14-18			
Gijón.....	11-42	13-2	14-22			
Ibiza.....	11-59	19-30	14-30			
León.....	11-43	13-3	14-24			
Logroño.....	11-48	13-9	14-28			
Lugo.....	11-39	13-1	14-20			
Oviedo.....	11-42	13-2	14-22			
Palencia.....	11-45	13-6	14-26			
Palma de Mallorca.....	12-1	13-21	14-39			
Soria.....	11-49	13-9	14-29			
Teruel.....	11-53	13-14	14-35			
Tortosa.....	11-56	13-16	14-34			
Valladolid.....	11-45	13-7	14-25			
Vinaroz.....	11-56	13-16	14-35			
Zaragoza.....	11-52	13-27	14-42			

De Marruecos.

La negociación franco-alemana. París 28.

A Le Temps le asegura su corresponsal en Berlín que allí se consideran de importancia las modificaciones propuestas por Ballow al programa francés de la conferencia y se cree que impondrán larga negociación.

Según informes de buen origen, la nota alemana, muy extensa, de diez páginas, no alude á los incidentes producidos por la gestión de Tattenbach y se limita á contestar punto por punto las proposiciones de Rouvier, ofreciendo algunas soluciones parciales en cuanto á las reformas de Hacienda y Policía.

Rouvier contestará, probablemente en la semana próxima, minuciosamente y por escrito.

El incidente del argelino. París 28.

Dicen de Tángor que Taillandier no ha recurrido aún á la coacción en el asunto del argelino, pero que se retirará de Fez en plazo breve no ha concedido el Mahzen la reparación exigida.

Hoy ha salido de Tángor para Fez un correo especial con pliegos para Taillandier.

Una tragedia en un faro.

El faro de Strafford, en Long-Island (Estados Unidos), está emplazado casi en alta mar, muy lejos de la boca del puerto.

En él permanecen encerrados los toreros de guardia durante muchos días, sin comunicación con tierra, hasta que llega el ansiado instante del relevo.

Su vida, al parecer, libre de riesgos, tiene, pues, penalidades indescriptibles. No basta el hábito del aislamiento para resistir con tranquilidad una temporada de encierro absoluto, siempre con el mar rugiente ó encalmado, por único panorama, lejos de todo ruido humano, eternamente bajo la angustiosa presión del peligro ajeno, contemplando á veces las horribles catástrofes del mar, sin poder acudir á remediarlas.

No es, por lo tanto, extraño, que algunos guardianes del faro de Strafford perezcan víctimas de perturbaciones mentales. Éstas exigen para siempre en la más sombría tristeza. Suele ocurrir que uno de los guardianes, presa de violentos fenómenos nerviosos, intento arrojarse al mar; su compañero avisa á tierra por medio del telégrafo de señales, viene un bote, recoge al enfermo, deja en su puesto al sustituto, y otra vez vuelve la tediosa monotonía á reinar en el faro. Recientemente, hallándose de guardia dos toreros llamados Hulse y Caster, éste se volvió loco repentinamente. Hulse quiso llamar á tierra; pero el desventurado Caster, armado de una navaja de afeitar, se lo impidió, amenazándole de muerte.

Desde aquel momento empezó una lucha terrible, sin cuartel ni tregua entre los dos hom-

bres. Caster quería á todo trance apagar la farola y matar á su compañero, y Hulse no podía limitarse á guardar su vida, sino que, en cumplimiento de su deber, y para defender la existencia de los navegantes, tenía que impedir que la luz del faro se extinguiese.

Ocho días, ocho días incabables duró este horroroso drama dentro del faro. Hulse no conseguía avisar á tierra, y más de veinte veces diarias tenía que rechazar los ataques del loco, que en pleno vértigo de furor le acometía con toda clase de armas, cuchillos, tijeras, un martillo...

El faro, en tanto, seguía brillando, y los marinos que entraban en el puerto gracias á su luz bienhechora, no sabían que, para mantenerla viva, un héroe obscuro llevaba varios días sin dormir ni apenas alimentarse, sosteniendo un combate encarnizado cada hora, cubierto ya de heridas.

En las noches tempestuosas, Caster, más exaltado que nunca, redoblaban sus ataques á la farola, lanzando maldiciones contra ella, gritos sobrehumanos que ahogaba el ruido del mar, y Hulse, ya casi agota lo, tenía que hacer esfuerzos inauditos para no dejarse vencer por las impetuosas acometidas de su compañero.

¡Cuántos buques que seguramente habrían naufragado sin la luz del faro, daban en su feliz arribo al heroísmo de Hulse!

Cuando llegó el relevo al faro de Strafford, á los ocho días de empujar la lucha referida, el loco, sin fuerzas ya, estaba insensible, tendido sobre el suelo, y Hulse, lleno de heridas y casi desahogado, yacía en su lecho esperando resignadamente la muerte.

El faro no había dejado de alumbrar ni una sola noche.

El presidente, Roosevelt, admirado del valor de Hulse, le ha dado una preciosa medalla conmemorativa y un espléndido premio en metálico.

DESDE SAN FERNANDO

27 Agosto.

Noticias de Marius.—Del Departamento.

Han sido pasaportados para Ferrol, con objeto de embarcar en la «Nautilus», los guardias marinas D. Adolfo Contreras y el Sr. Navarro. Pasarán á disfrutar licencia con arreglo al artículo 15 del Reglamento de situación de los buques, el teniente de navío D. Carlos del Camino y alférez de navío D. Francisco Mier, ambos del «Pelayo».

—Por encontrarse enfermo el capitán de navío D. Leopoldo García de Arbolola, se nombra en su lugar presidente del Consejo de guerra del día 28, al de igual empleo D. José Padrián, comandante del «Pelayo».

—Se noticia al ministro de Marina que los capitanes de fragata D. Manuel Roldán y D. Adolfo Contreras, son voluntarios para ocupar el destino de segundo comandante de Marina de la provincia de Sevilla.

—Se anticiparon dos meses de licencia por enfermo al ayudante astrónomo del Observatorio D. Ramón Jiménez Palomino.

—A Madrid se ha cursado instancia del capitán de navío D. Leopoldo García de Arbolola, solicitando dos meses de licencia por enfermo. Al auditor se remite expediente por pérdida de equipaje del aprendiz maquinista D. Manuel Marrero.

Exámenes de contramaestres.

El Tribunal de exámenes para terceros contramaestres de la Armada, que se empezarán el día 10 del mes próximo en la sala de Juntas de la Capitanía general, lo constituirán: El capitán de navío D. Adriano Sánchez Lobatón, como presidente.

Vocales: el capitán de fragata D. Rafael Bonaventura, teniente de navío de primera D. Augusto Durán, teniente de navío D. Manuel Acedo y D. Antonio López Corón, y contramaestre mayor de primera clase D. Antonio Mengibar.

Marinos lusitanos.

Palma 28.

Ha llegado á este puerto la corbeta portuguesa «Duque de Terceira», conduciendo á los guardias marinas, con objeto de presentarse al eclipse.

—El próximo miércoles se celebrará un festival en honor de los astrónomos, dedicado por el periódico *Última Hora*.

Información de Marina

La Gaceta de hoy publica un Real decreto disponiendo que en lo sucesivo é interín los adelantados del material Naval no exijan otras denominaciones, rijan para los buques de nuestra Armada las que aparecen en su Estado general del corriente año.

Con motivo del mal estado de salud en que se encuentra, se ha dispuesto el pase á la Escala de Reserva del capitán de navío D. Pedro Guerrero y González.

Han sido destinados al Depósito Hidrográfico los tenientes de navío D. Domingo Montes y Regúeiferos y D. Federico Blein y Llinás, en relevo por pase á otro destino del teniente de navío de primera clase don Manuel Cubells y Serrano y teniente de navío D. Eduardo Arias Salgado y Menéndez.

Conforme habíamos anunciado á nuestros lectores, el ministro de Marina llegó esta mañana á Madrid, procedente de San Sebastián.

El Sr. Villanueva se muestra muy satisfecho de su visita al Ferrol, y según nos ha manifestado, el Arsenal de dicho departamento le ha parecido magnífico, considerando que tiene todas las condiciones apetecibles para satisfacer las necesidades de España.

El ministro añadió: lo que es una verdadera lástima es que la falta de medios no nos permita atender de una manera conveniente á todas las necesidades del Arsenal del Ferrol.

Respecto del estado en que se encuentran las obras de construcción del «Reina Regente» dijo el Sr. Villanueva, que no están ya terminadas por causa de no poderse, en manera alguna, aplicar las cantidades necesarias para la adquisición de los materiales; que hacen falta todos los créditos consignados, pues de ellos hay que distraer algunas cantidades para cubrir otras atenciones.

En el ministerio de Marina se han recibido telegramas oficiales diciendo que el día 26 fundeó en Flesinga (Holanda), el crucero «Princesa de Asturias», que ha ido con objeto de asistir á la revista que hoy debe haber pasado la reina Guillermina á la escuadra holandesa de la India.

Esta tarde, después de asistir al Consejo de ministros el Sr. Villanueva, saldrá para Soria, con objeto de presenciar el eclipse en unión de los astrónomos del Observatorio de Marina de San Fernando.

La Argentina y el puerto de Vigo.

Leemos en el Faro de Vigo:

Las gestiones iniciadas para conseguir que Vigo obtenga la preferencia, al discutirse el próximo lunes en el Parlamento de la República Argentina cuál puerto ha de ser elegido para que hagan la recalada en Europa los vapores de la línea rápida que trata de subvencionar aquel Gobierno, han despertado, como era de esperar, el mayor interés en nuestro pueblo.

Ante siendo Vigo el puerto de España en que mayor número de trasatlánticos hacen escala, es para nosotros de importancia suma el conseguir que la línea de vapores tenga aquí su punto obligado de arribo.

Estos servicios merecen la predilección de un número considerable de pasajeros, constituido por las clases más pudientes y las personalidades más distinguidas en la política, el comercio, la literatura, la industria, la agricultura, y, en fin, en todo cuanto forma el conjunto de los elementos directores y productores de un pueblo.

Sólo el conseguir que desembarquen en Vigo esos elementos del país argentino, sería para nosotros un suceso de inestimable valor, ante el cual podría considerarse como de secundaria importancia los beneficios materiales que de primera intención se obtuviesen con el aumento de la circulación de pasajeros, cosa ya de suyo importantísima y mucho más cuando se trata de viajeros ricos que van dejando por todas partes una aurea huella de su paso.

Persuadidos de que esto es así, ha visto todo el mundo con la mayor complacencia las gestiones realizadas y verá de igual modo cuantos trabajos se realicen en el mismo sentido.

Frases del General Roca.

Un entusiasta admirador de Vigo nos dirige una atenta carta relacionada con las gestiones hechas por la prensa de Vigo, para cooperar á la consecución del fin que se persigue en los actuales momentos.

—Muy bien han hecho los periodistas—nos dice—en acordarse del general Roca, pues éste ha visto á Vigo y está convencido de que ningún otro puerto del Atlántico le supera en la bondad de condiciones. A mayor abundamiento, puedo ofrecer á los lectores del Faro de Vigo algunos párrafos de una carta que el general Roca

escribió á un amigo suyo, pocos días después de haber estado en esta ciudad.

He aquí dichos párrafos, que dan más valor á los justos títulos con que Vigo aspira á ser el puerto elegido por el Parlamento argentino.

«Conservo vivo el recuerdo de la cordial y amistosa recepción que me hicieron en Vigo.

Hace muy bien en persistir en su empeño por hacer de Vigo el principal puerto de España en el Atlántico, y por ende de comunicación directa con toda la América latina. El puerto admirable está hecho por la naturaleza y el territorio que lo envuelve no puede ser más hermoso y fecundo. ¿Qué le falta? Nada: un poco de buena voluntad y energía de los hombres.

Mi palabra y todo lo que yo pueda valer en obsequio de tales propósitos, que considero también de gran interés para la Argentina, no le han de faltar en la hora oportuna.»

Después de leer estos renglones se comprenderá mejor lo acertados que estuvieron los periodistas de Vigo, al solicitar el apoyo del general Roca.

Por nuestra parte agradecemos al aludido admirador de Vigo y estimado amigo nuestro el habernos facilitado los párrafos copiados y las frases de elogio que su carta contiene para este pueblo y su prensa.

DE SAN SEBASTIAN

La familia real.—El príncipe Fernando de Baviera.

San Sebastián 28.

Los señores Montero Ríos y Villanueva subieron á Miramar á cumplimentar á la Reina.

El Sr. Villanueva sale en el expreso para Madrid.

La familia real, con el Sr. Montero Ríos y el personal palatino marchará á Burgos mañana, á las ocho, en tren especial.

El «Río de la Plata» tributará los honores y zarpará á las nueve para recorrer los puertos de la costa hasta el Ferrol.

Cuando el príncipe Fernando de Baviera supo la muerte de su abuela, dispuso marchar hoy en el sud-expreso.

Momentos antes recibió un telegrama de su padre, diciéndole que no fuese, porque no llegaría á tiempo para el entierro.

El príncipe suspendió el viaje.

La corte vestirá tres semanas de luto.

Dispónese mucha gente á ir á Burgos para presenciar el eclipse.

El Arsenal del Ferrol.

San Sebastián 28.

El Sr. Montero Ríos ha dicho que en la conferencia que ha celebrado con el Sr. Villanueva, éste le ha dicho que el Arsenal del Ferrol reúne excelentes condiciones, pero que hay que gastar mucho dinero para ponerle en condiciones de construir buques modernos.

Ecos científicos

EL ATOMO

La moderna concepción del átomo ocupa lugar preeminente en la Memoria dirigida por el profesor Darwin á la Asociación Británica del Africa del Sur.

El átomo, según Dalton, sólido, indestructible, eterno y como la palabra implica, indivisible, ha servido para explicar los fenómenos químicos durante mucho tiempo. Pero las crecientes exigencias de la ciencia han relegado al pasado esta vieja idea del átomo.

Investigaciones recientes, especialmente en conexión con los elementos radio-activos, imponen una nueva concepción del átomo.

Ya Lord Kelvin vislumbró que acaso el átomo no era necesariamente indestructible, y según su concepción era simplemente una especie de movimiento, un remolino en el éter que todo lo invade. De aquí que no hay nada teóricamente imposible en un átomo que cesa de existir. Y el profesor Crookes tiempo hace sugirió la idea que los átomos podían dejar de existir en los mundos fenecidos.

Esta reciente idea del átomo resulta algo complicada. En primer lugar no es ya un átomo en el estricto sentido de la palabra, pues ya no es indivisible, lo cual se desprende necesariamente del supuesto cambio espontáneo del radio en helio.

Sir Oliver Lodge ha comparado el átomo moderno á un enjambre de abejas, donde ocurre que cada una de éstas puede ser-

—Ya veis, señor; la ley está terminante. He puesto mi puñal sobre vos, he querido asesinaros, á vos que sois comandante de buque, en pleno puente, en uno de aquellos momentos en que es precisa á bordo la disciplina, más severa y absoluta. Os lo repito, la ley es terminante: Pena de muerte!

—Imposible, porque, excepto La Jolie, nadie puede haberlo visto; además yo no me quejaré. Así...

—Todo ha pasado delante de nuestros marineros; y aunque no déis la queja, el rumor público me acusará, y yo mismo me constituiré prisionero.

—Y yo diría con franqueza al consejo: «Todo esto fué porque me conduje como un eobarde, porque quise abandonar el barco y mi teniente se opuso; así, pues, yo soy quien merece la muerte.» Yo no estoy acostumbrado al fuego ni al agua—exclamó el marqués levantándose,—es verdad, y tengo miedo á un naufragio ó una bal; pero nunca se dirá que soy tan infame que deo fustilar un militar valiente, un padre de familia, un marino leal como vos, Pedro.—Y el buen hombre se echó llorando en brazos del teniente, que le respondió todo conmovido:

—Tranquilizaos, comandante. Sois bueno, sensible, tenéis cualidades muy respetables para mí, y en cualquiera posición, excepto en la de capitán de fragata, estaríais bien y honrosamente colocado. En fin,

61 FOLLETON DEL DIARIO DE LA MARINA

LA SALAMANDRA

NOVELA MARÍTIMA

LIBRO SEXTO

¿quieres que blasfeme de Dios en este momento terrible? ¿quieres que por ti me condene para una eternidad? ¿quererás que te amo después de esto?—dijo Alice apretando los dientes.

—Sí—contestó Szaffye levantándose con una horrible expresión de ironía,—sí, blasfema, blasfema...

En este momento un golpe de mar entró en la cámara por la porta.

—¡Oh!—gritó Alice espantada, y estrechó Szaffye con fuerza entre sus brazos, arrojó su boca á la suya, y cayó en un espasmo nervioso que la dejó desmayada.

Szaffye la llevó á la batería, y deteniéndose, repuso:

—A pesar de todo, yo creo que no hay ningún peligro; al menos así me lo había

asegurado el teniente cuando bajé á la cámara donde ella estaba.—Después, mirándola sonriéndose exclamó:—He aquí una que cuando despierte no creerá ya en el amor y verá desde el verdadero punto de vista. ¡Que de disgustos le aborror! ¡Despreocupada y tan joven!... ¡Qué porvenir de coquetaría si comprende su posición! Pero ¿dónde hallaré á la señora de Biene para entregarle esta preciosa carga?

CAPITULO XXXVIII

El Diario.

¡Sancta simplicitas! No se trata de eso. Testificad sin saber más.

Goethe.—Fausto.

Si la nariz de Cleopatra hubiese sido más corta, la superficie de la tierra habría cambiado.

Pascal.—Pensamientos.

Cuando Szaffye bajó á la cámara de Alice, las bombas empezaban á trabajar y se habían podido cerrar las ventanas de la popa y hecho inclinar la corbeta sobre el costado opuesto á la parte atacada, con el fin de remediar la avería. Al cabo de una hora, después que se restableció la calma á bordo y estuvo en buen rumbo la Salamandra, Pedro dió sus instrucciones á Merval y bajó á la cámara del comandante.

A su vista se le comprimió el corazón al marqués.

—Señor—le dijo Pedro,—perdonadme, porque he estado á punto de cometer un crimen. Pero vos habéis tenido la culpa...

El buen Longetour se levantó y respondió:

—Deberíais haber respetado mis canas, teniente, ya que como comandante sólo me

rezco vuestro desprecio, y sé que hacéis lo que podéis para exosar mis faltas á los ojos de la tripulación. Merced á vuestro comportamiento, paso por hombre que entiendo lo que hace, y en el momento en que mi debilidad os indignaba, os sacrificabais por mí: lo corozco todo, amigo mío; por eso debo de perdonaros un momento de ligereza... Vamos, venga esa mano... y no hablemos más de ello.

—En verdad, señor—dijo Pedro apretándole la mano, que no tengo valor para culparos; pero ¿sabéis la desgracia que vais á causar?

—No, amigo; no sé nada.

—Por vuestra causa, señor, mi hijo, mi pobre Pablo quedará pronto huérfano.

—¡Gran Dios! Explícate.

—¿Queréis leer esto?—dijo Pedro presentando al marqués una libreta de marino.

El comandante la tomó y empezó á leer: «Todo oficial que en un combate ó naufragio rehusase ejecutar una orden del comandante que pusiere la espada ó la mano sobre su superior durante el servicio, sufrirá...»

—El comandante no pudo acabar, palideció y tuvo que apoyarse contra el respaldo de la silla. Pedro cogió la libreta y prosiguió sin emoción: «Sufirá la pena de muerte.» Y dejó la libreta sobre la mesa.

El comandante cayó atónico sobre el sillón; Pedro cruzó los brazos, y le dijo:

El volando hacia fuera cuando le plazca. El helio producido por las emanaciones del radio está representado por las abejas volando hacia fuera del enjambre. Las pequeñas partículas que forman el átomo de radio, se escapan y forman el átomo de helio cuya estructura se supone menos compleja. Estas pequeñas partículas que componen los átomos son conocidas como electrones, estando computado que el átomo de hidrógeno contiene unos 800 de éstos y que los elementos con elevados pesos atómicos contienen más, en proporción a sus mayores pesos.

El átomo á que el profesor Darwin concede especial atención en su Memoria, es el que resulta de la concepción de monsieur J. J. Thompson.

Este átomo se supone consiste en un gran número de corpúsculos, ó electrones, que pueden ser desorbitados como partículas de electricidad negativa. Y es paradójico, aunque verdadero, como el profesor Darwin señala, que es más fácil contar el número de electrones en un átomo que el número de átomos en una porción de materia. Esas partículas de electricidad negativa, los electrones, se repelen unos á otros, pero se conservan reunidos en el átomo por una carga de electricidad positiva ó algo semejante á esto.

Que esos electrones existen en el átomo y que se mueven con una velocidad comparable á la de la luz, á saber: á razón de 200.000 millas por segundo, el profesor Darwin lo considera cierto. El mecanismo por el cual se mantienen reunidos lo considera hipotético.

El modelo que Thompson ha ideado para representar el átomo es un globo cargado con electricidad positiva, dentro del cual existen algunos millares de corpúsculos de electricidad negativa, revolviéndose en órbitas regulares con gran velocidad.

Por razonamientos matemáticos ha demostrado que tales átomos podrían poseer propiedades eléctricas y mecánicas, simulando exactamente algunas de las más fundamentales propiedades de los elementos químicos.

El tocador de zampoña.

[Tarde de francachela! Celebrábase gaudium en la gran sala de la hostelería. ¡Pardiez, las gentes que estaban allí de nada se privaban! Carreteros, comerciantes, ambulantes, labriegos, sentados ante los blancos manteles, se atraían de las más sabrosas viandas: morcillas frescas asadas sobre las brasas de sarmientos, patos enteros dorados al brillante fuego de las ramas, tripas tres veces cocidas en vino blanco y sazonadas con agraz, y sin echar de falta el vino mientras comían. La idea de que aquello terminaría por no haber comida ni bebida á nadie podía ocurrírsele, porque las aves consumidas eran reemplazadas inmediatamente por otras aves, y sin cesar dos criados, con los brazos desnudos, subían de la cueva cargados de viejas botellas cubiertas de polvo.

Era, en verdad, una glotonería como jamás se había visto, y todos aquellos hombres sentados á la mesa, bien vestidos, bien mantenidos, felices, tenían en sus bolsos de cuero con qué pagar el escote y ostentaban la redondez de sus vientres, aumentada á la alegre claridad de las lámparas y candelas de la rubicundez de sus encendidos rostros.

Mientras ellos continuaban comiendo y bebiendo, un joven, delgado, pálido y delicado como una muchachuela enferma, vestido de andrajos, sin sombrero, descalzos los pies, entró en la hostería con una zampoña á la espalda. Era, sin duda, uno de esos humildes músicos errantes que van de pueblo en pueblo, enseñando en las plazas un mono vestido de general.

Pero este vagabundo parecía más miserable que la mayor parte de los suyos. ¡Ni siquiera tenía mono! El suyo había debido morir sin duda de hambre ó de frío en la zanja de algún camino, cuando la nieve cae sobre los árboles sin flores y sin frutos.

—Eh, ¿qué vienes tú á hacer aquí, mendigo? pregunta el hostelerio.

—Quiero que me sirvas—contesta el joven—una gallina bien gruesa, bien asada y una botella del mejor vino de la cueva.

—¿Tienes dinero para pagar tal cena? —¡Ah! No. Jamás tuve dinero, y, por otra parte, de haberlo tenido, se hubiese escapado por los agujeros de mis harapos.

—Largo, pues, de aquí, desdichado, y sabe te prevengo que jamás pongas los pies en mi posada.

El músico baja la cabeza y sale de la habitación.

Pero está tan débil, sin duda á causa de un prolongado ayuno, que no puede llegar hasta el camino, y cae sobre las escaleras de la entrada y allí queda inmóvil.

En la hostería nadie se inquiere por él, y es que cuando se come, nadie se acuerda del que tiene hambre.

Sin embargo, algunas personas, al oír el ruido de la música, se asoman por detrás de los cristales.

El joven toca la zampoña, y cuando cesa de tocarla, los que le observan se quedan sorprendidos; allí, en las escaleras de la hostería, sin tener delante ni manjar, ni bebida de ninguna clase, el joven hacía los gestos del que come y bebe, y decía con voz del que revelaba satisfacción:

—¡Oh, qué bueno es esto! ¡Oh, que deliciosa ambrosía! ¡Qué incomparable néctar! Y al mismo tiempo se percibía el chasquido de su glotonía lingual.

El rey de un lejano país había invitado á una fiesta á todos los señores de las cercanías, á fin de que la princesa, su hija, pudiese elegir de entre todos un marido digno de ella. Los más distinguidos gentiles hombres, condes, duques, marqueses, no dejaron de acudir á la corte con gran aparato, pues ninguno de ellos había jamás encontrado orfina tan perfecta como la princesa, y el sueño de ser su esposo era el más bello que podrían haber concebido. Suponed cómo estaría de resplandeciente la fiesta, en donde se presentarían tantos señores de elegante presencia, vestidos con

los más ricos trajes y adornados de pedrerías.

Cuando la princesa, sentada en un gran sillal de púrpura y oro, examinaba no sin desdén todos aquellos pretendientes, ocurrió una cosa extraña. Un pobre joven, delgado y pálido, delicado, andrajoso, que ninguna persona había visto entrar, rompió por en medio de la brillante multitud, y se acercó al trono de oro y púrpura. ¡Oh, qué gran escándalo! Los chambelanes se apresuraron á expulsar al intruso.

—¡Eh! ¿Qué vienes tú á hacer aquí, mendigo?—pregunta el rey.

—Deseo—replica el joven—que déis la princesa en matrimonio.

El rey lanza una carejada.

—¿Eres tú noble, como hay que serlo, para aspirar á tal casamiento?

—¡Ah, no! Jamás he conocido á mi padre ni á mi madre; un bravo hombre, que tenía por oficio desbalijar á los viajeros en los bosques, fué quien me encontró una mañana de Diciembre, recién nacido, sin mantillas y temblando sobre un montón de piedras donde me habían abandonado.

—Largo de aquí, miserable! Y te aviso que no vuelvas á poner los pies en mi palacio.

El adolescente baja la cabeza y sale de la cámara.

Aléjase lentamente, á causa quizá de su grande amor por la hija del rey, llega al terrado y se sienta sobre las baldosas, en medio de las palmeras, los naranjos y los grandes floridos cactus. En el palacio nadie se inquiere por él, como supondría; que cuando uno está ocupado en conquistar el amor de una princesa no se cuida del vil rival despedido. Sin embargo, algunos pajecillos, al ruido de una música, se asoman á la ventana. El jovenillo tocaba la zampoña, y cuando terminó de tocarla exclamaba con voz desfalleciente:

—¡Oh! ¡Qué bella eres, querida mía! ¡Cien veces más bella que la hija del rey! ¡Oh! ¡Qué feliz soy!

III

El relato de estas aventuras y de otras más ó menos parcidas no tardó en circular por el país.

La mayor parte de las gentes consideraron que el joven era un loco; á otros se les ocurrió distinto pensamiento; la zampoña era quizá un talismán, por medio del cual el músico obtenía la realización de sus deseos.

—Se le negaba la comida? Pues no tenía más que tocar la zampoña para que un magnífico festín apareciese ante él.

—Se le negaba el albergue? Algunos sonidos de su instrumento transformaban en mullido lecho los guijarros de los caminos ó los espías de los bosques.

No quería concedérsele la doncella de quien él estaba apasionado? Gracias á un poco de música pronto se veía rodeado de las más deliciosas y famosas princesas.

Naturalmente, esta opinión hizo nacer en cuantos le dieron crédito, el deseo de poseer la todopoderosa zampoña, y más de uno se puso en seguimiento del vagabundo con la esperanza de sorprenderle dormido en algún ribazo y robarle su talismán.

Sucedie muchas veces que los planes de los envidiosos triunfaron.

Una ocasión en que el joven dormía confiadamente sobre el musgo de un claro del bosque, tres ruines hombres—un rico labriego, un burgués de la ciudad y un señor de la corte—se desfilaron hasta él y huyeron después de robarle la zampoña. Poco tardaron en querer probar su poder.

—Yo—dijo uno de los ladrones dando vueltas al manubrio—deseo regalarme con un tierno cordero de Indias relleno de trufas y nueces.

Pero ninguna mesa servida salió de la tierra.

—Yo—exclamó otro—quiero ver elevarse un magnífico castillo con cuatro torres construidas de mármol rosa.

Y ningún edificio se elevó del suelo.

—Yo—dijo el tercero—exijo que las más hermosas doncellas del mundo vengan á bailar á mi alrededor.

Sin duda alguna las más hermosas jóvenes del mundo tenían en aquel momento otras ocupaciones, pues no pareció ninguna de ellas.

Imagínese el desencanto de los tres amantes, que fué aún mayor al oír de repente una ruidosa carejada lanzada cerca de ellos; el joven músico, despierto, los había seguido, y se reía apretándose los vaicos.

—Andad, andad; dad vueltas al manubrio, pasad los dedos por el teclado, que todo eso no os servirá de nada.

—¡Óhm! ¿tu zampoña no es un talismán?

—¡Si tal! ¡Un talismán! Pero de él no sacaréis vosotros ningún partido. Su poder depende del aire que se toque, así es que haréis muy bien en devolvérmelo.

—Nosotros aprenderemos la música que hace falta tocar.

—No la sabréis jamás, desdichados—dijo el adolescente vagabundo—porque es la sencilla é ingenua canción de las ilusiones, canción que saben sólo, sin haberla aprendido nunca, los pobres, de corazón puro.

Catalle Mendes.

LA "GACETA," DE HOY

SUMARIO

Ministerio de Estado.—Cancillería.—Luto de Corte por el fallecimiento de la Serenísima señora Infanta doña Amelia Felipa Pilar, viuda de su S. A. R. el príncipe Adalberto Guillermo de Baviera.

Ministerio de la Guerra.—Real decreto autorizando la compra, por gestión directa, de carne y otros artículos de consumo necesarios en el Hospital militar de Lérida.

Reales Órdenes aprobando la expedición por duplicado de documentos extraviados.

Ministerio de Marina.—Real decreto relativo á las denominaciones que han de regir para los buques de nuestra Armada.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—Real orden disponiendo se ejecuten por administración las obras de carreteras que se especifican.

Administración central.—Gobernación.—Clasificación de las plazas de Médicos titulares (provincia de Granada).

Dirección general de Administración.—Citando á los representantes é interesados en la obra pía instituida en Ramales (Santander) por don Francisco de Paula Orrese.

SITUACION DE LOS VAPORES DE LA

COMPANIA TRASATLANTICA

Línea de Buenos Aires.—El «P. de Satrústegui» llegó el 26 de Agosto á Génova, de Barcelona.—El «Cataluña» llegó el 17 de Agosto á Cádiz, de Barcelona.—El «León XIII» llegó el 25 de Agosto de Buenos Aires, de Montevideo.

Línea de Cuba, Méjico y Nueva York.—El «Manuel Calvo» salió el 29 de Agosto de Barcelona para Málaga.—El «Montserrat» llegó el 20 de Agosto á Génova, de Barcelona.—El «Montevideo» salió el 26 de Agosto de Veracruz para la Habana.

Línea de Cuba y Méjico.—El «Alfonso III» salió el 21 de Agosto de la Coruña para la Habana.—El «Reina María Cristina» salió el 16 de Agosto de la Habana para la Coruña.

Línea de Venezuela-Colombia.—El «Antonio López» salió el 4 de Agosto de Puerto Rico para Santa Cruz de Tenerife.—El «Buenos Aires» salió el 19 de Agosto de Santa Cruz de la Palma para Puerto Rico.

Línea de Filipinas.—El «Isa de Luzón» salió el 24 de Agosto de Lisboa para Santander.—El «Isa de Panay» llegó el 24 de Agosto á Manila, de Singapur.—El «Claudio López y López» salió el 19 de Agosto de Colombo para Suez.—El «Alicante» salió el 26 de Agosto de Port Said para Suez.

Línea de Canarias.—El «M. L. Villaverde» llegó el 27 de Agosto á Las Palmas, de Mazagán.

Línea de Fernando Pó.—El «San Francisco» salió el 25 de Agosto de Fernando Pó para Las Palmas.

Servicio especial.—El «Larache» llegó el 25 de Agosto á Bilbao, de la Coruña.

Vapores en puerto.—El «Ignacio», «Rabat», «Ciudad de Cádiz», «Alfonso XII» y el «Fernando Pó», en Cádiz, y el «Ciudad Condal», en Barcelona.

Robo al Banco de Portugal.

El director del Banco de Portugal ha dirigido una comunicación al gobernador civil de Madrid dándole cuenta de que en aquel centro se ha cometido un robo por valor de tres millones de reis (3500 duros, próximamente).

Como se cree que el autor del robo se encuentra en esta corte, el director remite al Sr. Ruiz Jiménez la filiación y señas del pájaro, encarándole su busca y captura.

LYNCHAMIENTO DE UN NEGRO

El New York Sun relata la escena del lynchamiento de un negro acusado de ser víctima en los Estados Unidos.

El día 11 de Agosto, cerca de Sulphur Springs (Estado de Texas), un negro llamado Tom Williams, de dieciocho años de edad, cometió un brutal atropello con una niña de catorce años llamada Ana Keefe.

Inmediatamente re refugio en una granja situada á dos millas de distancia del lugar en el cual había cometido el crimen.

Por la noche, algunas personas, indignadas por el horrible atentado, detuvieron al negro, y después de haberle sujetado fuertemente sobre el lomo de un caballo, lo condujeron á Sulphur Springs.

La noticia de esta extraña captura se extendió con una rapidez asombrosa por todos los ámbitos del pueblo, y todos sus habitantes se hallaban congregados en la plaza pública cuando llegó el sorteo.

—¡Vamos á quemarle!—gritaron á una millares de voces.

Algunos circunstantes propusieron tímidamente que sería preferible ahorcarle, pero nadie les hizo caso, y después de poner al negro en presencia de su víctima, dió comienzo la ejecución.

Tom Williams fué rodeado de grandes cajones de madera, que fueron rociados con petróleo y puestos en combustión.

El infeliz empezó á dar horribles alaridos cinco minutos después, los ojos se le salieron de las órbitas y la lengua le colgaba fuera de la boca, mientras que la carne estaba materialmente asada.

Diez minutos más tarde, todo había concluido, y en el centro de la plaza no había más que un montón de cenizas.

El espectáculo resultaba tan atroz, que

El gobernador de Burgos comunicó anoche al ministro de la Gobernación que el Rey había llegado felizmente á aquella ciudad á las ocho de la noche.

Después fueron llegando los otros cuatro automóviles en que iba el séquito real, siendo el último, á las diez, el que conducía al general Bascarán y al duque de Sotomayor.

El Rey ha expresado su satisfacción al ministro de la Gobernación por lo que las autoridades se han oído de la vigilancia de las carreteras, haciéndole presente al mismo tiempo su deseo de que se lo comunique á los gobernadores y jefes de comandancias de la Benemérita.

La mañana de hoy la dedicará S. M. el Rey á visitar las instalaciones de los astrónomos extranjeros, saliendo luego á esperar á su madre la Reina y la infanta María Teresa, que saldrán de San Sebastián á las ocho de la mañana sin honores, á causa del

luto, y llegarán á Burgos á las dos y cuarenta y cinco de la tarde.

El alcalde de Madrid ha telegrafado esta mañana al de Burgos, preguntándole si los astrónomos extranjeros pensaban venir á Madrid, para en caso de que lo hicieran, tenerles preparados algunos obsequios.

Esta mañana ha llegado á Madrid, procedente de San Sebastián, el comandante general de Alabarderos, general Pacheco.

Consejo de ministros.

Convocados por el Sr. Echegaray, esta tarde á las cinco se han reunido los ministros en la Presidencia para celebrar Consejo.

El objeto de esta imprevista reunión lo ignoraban algunos ministros.

El ministro de Marina pensaba someter á la aprobación de sus compañeros varios expedientes de trámite.

Los duros sevillanos.

La Cámara de Comercio de Zaragoza ha dirigido al ministro de Hacienda una exposición pidiendo al Gobierno dicte medidas respecto á la circular de duros sevillanos y alcañinos, aceptadas unas veces y rechazadas otras, circunstancias que colocan al comercio en dificultad grave, pues la perfecta anulación de esos duros ilegítimos hace que sea muy difícil distinguirlos de los verdaderos.

Después de hacer constar que la clandestina fabricación continúa realizándose desde hace años sin que la policía pueda descubrirla, la Cámara termina su exposición pidiendo «la inmediata realización de todas aquellas gestiones de policía y vigilancia que se estimen necesarias al objeto de poner definitivamente á esa fabricación punible y clandestina, interesando, además, para evitar perjuicios, que con la mayor urgencia se dicten las órdenes oportunas para que esos duros ilegítimamente acuñados, sean recogidos ó se admitan sin reparo por el Banco de España, establecimientos de créditos y el Tesoro, como moneda legal, en cuantos cobros y pagos se verifiquen.»

Robo al Banco de Portugal.

El director del Banco de Portugal ha dirigido una comunicación al gobernador civil de Madrid dándole cuenta de que en aquel centro se ha cometido un robo por valor de tres millones de reis (3500 duros, próximamente).

Como se cree que el autor del robo se encuentra en esta corte, el director remite al Sr. Ruiz Jiménez la filiación y señas del pájaro, encarándole su busca y captura.

LYNCHAMIENTO DE UN NEGRO

El New York Sun relata la escena del lynchamiento de un negro acusado de ser víctima en los Estados Unidos.

El día 11 de Agosto, cerca de Sulphur Springs (Estado de Texas), un negro llamado Tom Williams, de dieciocho años de edad, cometió un brutal atropello con una niña de catorce años llamada Ana Keefe.

Inmediatamente re refugio en una granja situada á dos millas de distancia del lugar en el cual había cometido el crimen.

Por la noche, algunas personas, indignadas por el horrible atentado, detuvieron al negro, y después de haberle sujetado fuertemente sobre el lomo de un caballo, lo condujeron á Sulphur Springs.

La noticia de esta extraña captura se extendió con una rapidez asombrosa por todos los ámbitos del pueblo, y todos sus habitantes se hallaban congregados en la plaza pública cuando llegó el sorteo.

—¡Vamos á quemarle!—gritaron á una millares de voces.

Algunos circunstantes propusieron tímidamente que sería preferible ahorcarle, pero nadie les hizo caso, y después de poner al negro en presencia de su víctima, dió comienzo la ejecución.

Tom Williams fué rodeado de grandes cajones de madera, que fueron rociados con petróleo y puestos en combustión.

El infeliz empezó á dar horribles alaridos cinco minutos después, los ojos se le salieron de las órbitas y la lengua le colgaba fuera de la boca, mientras que la carne estaba materialmente asada.

Diez minutos más tarde, todo había concluido, y en el centro de la plaza no había más que un montón de cenizas.

El espectáculo resultaba tan atroz, que

NOTICIAS

Anoche visitó al gobernador una Comisión de dependientes de comercio para denunciarle infracciones en la ley del Descanso dominical, cometidas por los patronos de los gremios de zapatería y alpargatería.

En Cataluña se celebrarán durante los días 7, 8, 9, 10, 11 y 12 del próximo Septiembre grandes fiestas y feria, figurando, entre otras, grandes corridas de toros de Adalid, estoqueados por los diestros «Algabeño» y «Lagartijo», fuegos artificiales, diana y la fiesta de la jota.

Los gigantes y los cabezudos recorrerán las calles de la población.

En el teatro funcionará una gran Compañía de zarzuela y ópera española, bajo la dirección del tenor cómico Ricardo Quiles.

La Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alcañitillo y central del Aragón han establecido trenes especiales para las fiestas.

El día 31 del corriente mes termina en esta provincia el período voluntario para el pago de las contribuciones territorial, industrial y demás impuestos que se satisficieron por recibio, correspondientes al tercer trimestre del ejercicio corriente.

Los contribuyentes que no hayan satisfecho sus cuotas respectivas, podrán efectuarlo sin recargo alguno, en las oficinas de los recaudadores respectivos durante las horas que éstos tienen señaladas.

El capitalista americano Carnegie, ha dotado á la institución «Confederación de la Hay» de los millo necesarios para construir el Palacio de la Paz.

El comité directivo de la Conferencia acaba convocar un concurso, invitando á cada nación á designar tres ó cuatro arquitectos que la representen en este torneo artístico.

Ha quedado solucionada una huelga de cobradoras de sillas de los paseos públicos, concediéndose á éstos la empresa un aumento de un real diario en el jornal que actualmente perciben.

Por disposición de la Junta de Gobierno del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Madrid, mañana se hallarán cerradas las oficinas de este benemérito establecimiento.

No obstante, los empuñados pueden dirigirse á la oficina central de préstamos (plaza de las Descalzas, núm. 2), ó al despacho auxiliar (Carrera de San Jerónimo, núm. 31), que estarán, como de costumbre, abiertos al público desde las nueve de la mañana hasta las doce de la noche.

Anteojos roca precisión.

Unidos que conservan y mejoran la vista, y aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan á prueba, y no siendo satisfactorios á la vista, se devuelve el dinero; los expedite M. J. Dubois, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

Espectáculos para hoy.

RECREO ARGUELLES.—Funciones para hoy tarde y noche.—Patines, corousel, tiro al blanco y cinematografía con preciosas vistas de actualidad. Grandes atractivos. Martes y viernes días de moda.

Concierto por la banda del Rey.

RECREO SALAMANCA.—Ayaia 1, Castellana, 10.—Panorama del sitio de Puerto Arturo, pintado por Xaudaró. Cinematografía.—Patines.—Corousel, y otras atracciones.

Concierto diario en el jardín.

Miércoles y sábados, moda.

Imp. del FOMENTO NAVAL, San Bernardo, 19

Junta de Fomento Naval

Montepio Naval

San Bernardo, núm. 19. MADRID

Comenzó á funcionar el 1.º de Enero de 1905.

Capital suscrito: 250.000 Pesetas.
Exceso de garantía: 125.000 Pesetas.

Depositario: El Banco de España
Presidente del Consejo de Administración

Excmo. Sr. Duque de Veragua

EL MONTEPIO NAVAL facilita, por la cuota de 5 pesetas mensuales, durante 120 meses, al término de los doce años de inscripción:

DOTE á los hijos.
CREDITO para establecerse.
CAPITAL para convertirse de obreros en patronos.
RETIRO para la vejez.

Director-Gerente: Excmo. Sr. D. José López Pérez

El Montepio Naval permite hasta á los obreros más humildes que pagando media cuota de 2,50 pesetas al mes, durante 120 meses, logren á los 12 años, un capital importante que les asegure medios de vida.

Concesiones especiales á los muertos en campaña, á los inutilizados en el trabajo ó en defensa de la Patria y á los obreros sin recursos temporalmente.

Personas á quienes alcanzan los beneficios del Montepio Naval.

- 1.º A los marinos de guerra y marcanetes.
- 2.º A los pescadores.
- 3.º A los obreros de mar.
- 4.º A los que se dediquen á las industrias que se relacionen con el mar.
- 5.º A los que se afilien como socios en la Junta permanente de Fomento Naval, sea cualquiera la provincia en que residan y la profesión que tengan.
- 6.º A los que dependan por razón de parentesco ó de industria de las personas determinadas en los números anteriores.

Para más informes, dirigirse al Director-Gerente.
NOTA.—Se admiten Agentes con referencias sólidas.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Filipinas.

Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 7 Enero, 4 Febrero, 4 Marzo, 1 y 29 Abril, 27 Mayo, 24 Junio, 22 Julio, 19 Agosto, 16 Septiembre, 14 Octubre, 11 Noviembre y 9 Diciembre: directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Cuba y Méjico.

Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba, á Isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga, con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico, se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Garupano, Coro y Cumana con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad, con trasbordo en Curaçao.

Línea de Buenos Aires.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19, y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo.

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la Costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

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

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Avisos importantes.

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

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

CUENTOS HISTÓRICOS

Recuerdos de la primera campaña de Cuba, 1868-78, por D. Ramón Domingo de Ibarra, Coronel de Estado Mayor.

Un tomo de 184 páginas.—Su precio 2 pesetas 50 céntimos.—Los pocos ejemplares que hay para la venta pueden pedirse al Coronel don Manuel Díaz y Rodríguez, en la Inspección de las Comisiones Liquidadoras del Ejército.

CALLE DEL BARQUILLO

Guerra Hispano-Americana

COLECCIÓN DE DOCUMENTOS

REFERENTES Á LA

ESCUADRA DE OPERACIONES DE LAS ANTILLAS

Ordenados por el Vicealmirante

Don Pascual Cervera y Topete

Acaba de ponerse á la venta la cuarta edición de este libro, que de modo tan completo hace luz en el proceso de la pérdida de nuestro imperio colonial.

PRECIO:

Al público..... 1 peseta
A nuestros suscriptores..... 0,50
A los socios de la Junta de Fomento Naval..... Gratis

Los pedidos á la Administración de este periódico.

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

Consignaciones, comisiones y representaciones nacionales y extranjeras

Joaquín López Pérez

Calle de Gerona, número 6.—ALMERÍA

Consignaciones de buques Representación de maquinaria. Carbones y manufacturas Comisión de frutos del país Reclamaciones judiciales gratuitas á los clientes Agentes en toda la provincia

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.

(VA POR CORREO)

DE VENTA: Madrid, principales farmacias.—Barcelona, Rambla de las Flores, 4.—Alicante, Mayor, 23 y 25.—Cádiz, Plaza de San Juan de Dios, 2.—Santander, San Francisco, 24.—Bilbao, Sres. Barandiarany C.—Cartagena, Duque, 20.—Valencia, Mercado, 71.

Una dosis, 0'25.—Caja con diez dosis, 2 ptas.

Diario de la Marina

Año XXXV Admción San Bernardo 19 Dos ediciones

Table with columns for IMPRESIONES, POLITICA, Ecos Navales, Pasatiempos, and FOMENTO NAVAL. Includes subscription rates and contact information for FOMENTO NAVAL in Madrid.

Viuda é Hijos de J. Barreras, Ingenieros VIGO

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

Máquinas y calderas para la Marina

Agentes generales en España, de Planty & Son Ltd. Newbury.

Más de 100 vapores trabajan en España actualmente con maquinaria de esta Casa.

ASTILLEROS

Talleres mecánicos de construcción

Instalación completa de fábricas de conservas y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosas instalaciones funcionando en España y Portugal.

Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitatorio.

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE

Santiago García Castellón.

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

Administración de fincas con garantías. gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Recibos, Facturas. Habilitación de clases pasivas Representaciones.

Delegación de la Germania acreditada Compañía de Seguros marítimos, fluviales y terrestres, domiciliada en Berlín.

Corresponsal del DIARIO DE LA MARINA

NOTA.—Esta Agencia tiene activos corresponsales en todos los pueblos de la provincia, tanto para el cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y venta de artículos en general.

Referencias de primer orden.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALDÁN, 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, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness). Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works). Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Eritá y Grayford. Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-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 Ekmeals y Rynstord

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA 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, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURDEOS.

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

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

PEDRO DOMEQ

Boscochero y almacenista y exportador de vinos. FRENZ DE LA FRONTERA CASA FUNDADA EN 1780. 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, 0, 1, 2, 3 copas, Extra y Fundador.

JEEZ EPUNGO CHAMPAGNE DOMEQ. Unico representante en Madrid.

Don José García Arrabal

LA ESPAÑA MILITAR

GRAN SASTRERIA

DE ANTONIO MATEOS

Sastre de S. M. el Rey D. Alfonso XIII del Real Cuerpo de Guardias de Alabarderos y Escudadrón de Escolta Real.

Especialidad en uniformes bordados para Gentiles hombres, Mayordomos de semana, Diplomáticos, Ordenes de Caballería, Maestranzas y toda clase de uniformes militares.

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.

Diríjanse los pedidos á la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

0 á sus Agentes en: MADRID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 10, 2.º.—SANTANEK, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJÓN, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CÁDIZ, D. Daniel Mac Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

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

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

Liquidación de todas las existencias

GRANDES REBAJAS

- Aparatos eléctricos, Petacas, Arañas, Carteras, Porcelana, Portamonedas, Bronces, Tarjeteros, Figuras, Boquillas Espuma, Muebles, Boquillas Ambar, Columnas, Pendientes, Cristalerías, Pulseras, Vajillas, Agujas para sombrero, Batería de cocina, Imperdibles, Esencias, Cepillos, todas clases, Aguas de Colonias, Escritanías, Navajas, Tinteros, Cuchillos, Termómetros, Cubiertos, Platos de colgar.

10.000 Devocionarios y otros mil artículos.

Preciados, 34 y Carmen, 43.

Tiendas

PARA GUARDIA CIVIL

Barniz especial para correajes, fra 0,60 pesetas.—Barnices y betunes.

DROGUERIA Y PERFUMERIA

Teledo, 79, frente á la Plaza de la Cebada

MANUEL HERNÁNDEZ

NERVIOSOS

Nuevo y gran descubrimiento POR EL CÉLEBRE FARMACÉUTICO

T. González, de Biarritz (FRANCIA)

La NERVIOSINA es el tratamiento completo de las enfermedades nerviosas Neurastenia, melancolía, tristeza, mareos, anemia, histerismo, excitación, vértigos, debilidad, dispepsia y todas las enfermedades del estómago. Nada facilita las digestiones y despierta el apetito como la NERVIOSINA.

Recetadas por todas las celebridades médicas del mundo.

Precio: 5 pesetas en todas las farmacias

Depósito General en Madrid, Farmacia Francesa, Carrera de San Jerónimo, 26.