

Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número II.657

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Lunes 6 de Agosto de 1906

CALLE DE BARBIERI, NÚM. 8.

Segunda edición

CONGRESOS INTERNACIONALES

Un ilustre hombre público, de gran autoridad en el mundo de la política se ha mostrado decidido partidario de los Congresos internacionales, expresando que los españoles deben asistir á esas asambleas para curarse de la modorra tradicional en que viven, combatir el aislamiento en que se encuentran y finalmente para persuadirse de que están capacitados para realizar las grandes obras que los extranjeros acometen.

Lo primero que hace falta para que tan laudables propósitos prosperen es que el Estado percatándose de la inmensa influencia que ejercen en la esfera de la política exterior, los Congresos internacionales, facilite el acceso á ellos, consignando en presupuesto créditos de importancia para costear esas comisiones y representaciones, pues de otro modo, aun cuando habría espíritus valientes que se decidirían á costear de su propio peculio los gastos de representación que son inherentes á este género de comisiones, su acción resultaría ineficaz por falta de medios para asistir á esas asambleas.

En Marina, por las condiciones especiales de su institución que tiene en su desarrollo un carácter verdaderamente cosmopolita, la necesidad de asistir á los Congresos internacionales es sumamente frecuente, y en muchos casos inexcusable por referirse al estudio de costumbres de gran interés para la navegación en general ó los armamentos, que se determinan casi siempre bajo un alto espíritu de conveniencia y mutualidad internacional.

Pero precisamente en la Marina es donde las condiciones del presupuesto son más precarias y donde por consiguiente los créditos disponibles para tan importante atención son más escasos, y más de una vez ha sido preciso prescindir de acudir á los Congresos internacionales por no poderse autorizar los gastos de representación inherentes á tales comisiones.

¿Quién duda de la conveniencia de asistir á los Congresos internacionales? Ellos son y constituyen la palanca poderosa para la fraternidad científica, industrial, mercantil ó artística entre las diversas nacionalidades, pero es preciso que no solo se atienda á los fines y tendencias que revista la especialidad de cada uno de esos congresos, sino también á la calidad y respetabilidad de las personas á quienes haya de confiarse la representación del país en los mismos.

Desgraciadamente en España esto se ha subordinado, como casi todo en nuestro país, á las exigencias y caciquismos de la política, y de ese modo ha sido ocurrir que se ha otorgado la representación para asistir á esos Congresos á personas incompetentes ó poco idóneas en el objetivo propio de la materia sobre que había de versar la conferencia internacional.

Así ha ocurrido que han asistido por ejemplo personalidades profanas por completo en la ciencia del Derecho á los congresos de jurisprudencia internacional; y hombres eminentes en la ciencia á los Congresos financieros y económicos mientras á los de medicina ó de ingeniería acudieron distinguidos artistas y conocidos literatos.

Acaso y por la índole internacional que estos congresos revisten convendría que se concentrara su organización y desenvolvimiento á una sección especial del Ministerio de Estado, pero con aquel carácter de amplitud indispensable á la diversidad de los temas ó cuestiones inherentes á este género de asambleas.

Es decir, que la parte de organización en todos sus aspectos correspondiera al ministerio de Estado, y de ese modo, consagrándose un solo centro exclusivamente á esta especialidad siempre estaría á cubierto la responsabilidad moral del Estado en el desenvolvimiento internacional de estas comisiones y representaciones; para las caídas, claro está, nunca faltaría por motivos de imprevisión la consignación indispensable en presupuesto.

Así no se daría el caso de que el Estado faltase, por ignorancia, como suele ocurrir con demasiada frecuencia, á los deberes de la cortesía internacional, haciendo un papel tristísimo en los Congresos, ó brillando por su ausencia en ellos, cuando las cuestiones ó temas que en ellos se discuten tienen carácter de urgente resolución en las legislaciones respectivas por afectar á importantes intereses que deben estar al abrigo y bajo la salvaguardia de la cultura y del progreso general en las distintas nacionalidades.

Entendemos por consiguiente que las indicaciones del eminente hombre de

Estado á que más arriba se alude, deben atenderse y ser tenidas en cuenta y que ya es hora de que España se convenza de la necesidad absoluta de salir de casa y no mirar indiferente ó apática el papel preponderante que hoy ejercen los Congresos internacionales, mas para ello es preciso que sea el Estado el que demuestre preocuparse el primero de tan importante cuestión, concentrando en una sola iniciativa organizadora todos los elementos de acción, económicos, morales y materiales que son indispensables para el buen resultado de esta orientación altamente conveniente para los intereses del país y el buen nombre de España.

MARINA MERCANTE

Teoría y práctica

Desde el punto de vista pedagógico y financiero, el problema que envuelve la instrucción que debe tener el marino mercante no puede ser más interesante.

No solo ha de poseer el futuro capitán mercante los conocimientos científicos indispensables para dirigir el barco, sino manejar la tripulación, aprendiendo por sí mismo el oficio mariner.

La instrucción profesional á este respecto, donde está más adelantada es en Alemania, donde la teoría y la práctica están admirablemente hermanadas.

El alumno ingresa como aprendiz marino, debiendo permanecer tres años á bordo del barco escuela. En ese tiempo no hay secretos de la profesión que no descubra.

En ese tiempo de embarco navega proporcionalmente en buque de vapor y buque de vela y así resulta que al terminar sus estudios es un competente y verdadero marino que encuentra siempre casaca armadora que le contrate y le confíen sus barcos.

Pero los alemanes no quieren gente desprovista de los rudimentos de enseñanza que deben adquirirse en las escuelas de instrucción primaria, y por eso, para ingresar en el buque, escuela es indispensable, además de una buena salud, poseer los conocimientos propios de la primera enseñanza.

Después, lo que se recibe en el buque escuela, en sus dos aspectos de teoría y práctica es muy completo, con rendiendo idiomas, historia, geografía, matemáticas, navegación, astronomía, derecho marítimo y armamentos; maniobra de velas, aplicación de las reglas de navegación, ejercicios de amarre, entrada y salida de buques, y cuantas operaciones se practican en los puertos con los buques, por cuya razón, los marinos alemanes son hoy los primeros del mundo, pues no solamente poseen la difícil ciencia de la navegación, sino lo que vale más la práctica en su arregada profesión. —X.

Riqueza nacional

Los resúmenes estadísticos acusan un mejoramiento considerable en la situación general de España, que bajo los auspicios de la paz se va desenvolviendo con evidente beneficio de sus naturales fuentes de riqueza.

Pero la estadística debe servir para algo más que para dar á conocer el estado (próspero ó adverso de un país; debe ser el guía principal de sus determinaciones, según los resúmenes estadísticos, sean favorables ó adversos á su situación general.

El saldo de las cantidades de importación y exportación correspondientes á los seis primeros meses del corriente año en la estadística de nuestro comercio exterior arroja un déficit de setenta millones y medio de pesetas; es decir, que pagamos más mercancías, ó compramos más al extranjero de las que el extranjero paga ó nos compra á nosotros.

Ese estado desfavorable es menor ahora que en igual período del año anterior, en que el déficit fué de más de 85 millones; de manera que se ve claramente una tendencia favorable.

Pero eso no basta; es preciso buscar la orientación, escudrinar, ver, inquirir cuáles son las causas determinantes de ese resultado, para que en lo sucesivo, las exportaciones crezcan y las importaciones disminuyan, esto es, que salga de España menos dinero del que entre; en una palabra, que el saldo no sea oneroso para los intereses generales del país.

Al descender á ese estudio, que solamente el cultivo constante de la estadística puede suministrar, se ve que los mayores aumentos en la importación corresponden á subsistencias y productos alimenticios, y eso da una tristísima idea de la producción del país, porque se ve que no produce lo indispensable para su consumo, teniendo necesidad de adquirir ó comprar en el extranjero los elementos indispensables para su subsistencia.

Por análogas investigaciones se viene en conocimiento de que los mayores aumentos en nuestra exportación, corresponden á los minerales, productos químicos, maderas y manufacturas de algodón, lo cual quiere decir, contra lo que generalmente se cree, que nuestra riqueza agrícola es menor que la minera, y que nuestra industria y nuestro comercio deben orientarse en otro sentido del que actualmente llevan.

Si los hombres que están al frente de las agrupaciones políticas y á las cuales se confía en España la gestión de los negocios públicos, se dedican á estos estudios, sería sumamente fácil la resolución de los mayores é intrincados problemas nacionales; pero lejos de ser así, los jefes de nuestros partidos políticos dedican esos estudios, y cuando su influencia personal se traduce en el poder, en iniciativas de Gobierno, resultan, en la mayor parte de los casos, completamente en pugna con los intereses y conveniencias públicas.

De ahí las protestas, los conflictos, las crisis, los entorpecimientos generales á la obra gubernamental que en vez de estar acorde con las conveniencias del país resulta completamente refractaria á ellos; y es porque esos grandes estadistas y eminentes políticos caminan á ciegas por completo en el conocimiento de las verdaderas necesidades del país.

La mayor cifra de importación, esto es, la mayor cantidad de dinero que sale de España anualmente es para comprar bacalao; el manjar predilecto de las clases proletarias; predilecto en el sentido de que con el nuevo gasto suministra mayor suma de elementos nutritivos.

Pues bien, el bacalao, en vez de constituir un salidero de millones todos los años, podría convertirse en una fuente de ingresos tan considerable que por sí sola bastaría para enjugar la Duda pública.

El bacalao se puede pescar en mares libres, y antiguamente, antes del tratado de Utrecht, los españoles iban á los mares del norte á capturar este pescado.

Por causas que exigirían mucho espacio para ser refrendadas, han desaparecido totalmente de España las pesquerías de altura á los mares del Norte, y con ellas la muy importante del bacalao, para comprar el cual, salen de España anualmente muchísimos millones de pesetas.

Pues conforme ocurre con esto sucede en la mayor parte de los artículos de consumo que se importan del extranjero, y de ese modo es como en vez de ofrecer un superavit la estadística del comercio exterior de España, nos presenta un saldo desfavorable, que constituye una sangría suelta abierta en el torrente circulatorio de la riqueza nacional.

ARDORES

LA TEMPERATURA DEL FRITO

El que no se consuela es porque no quiere, y la prueba de ello es que todo el mundo trata de eludir las molestias inevitables con remedios litúrgicos.

Ejemplo: el calor. Estamos en plena canícula; las inscripciones están á la orden del día; el termómetro sube sin tino y la gente procura cobijarse en la sombra.

Pues bien; según algunos cronistas, eso del calor es una ilusión casuística, porque nos empeñamos en ver en la escala termométrica temperaturas que no existen.

Este año, ó mejor dicho este verano, en que todo del cristiano va con tres palmos de lengua fuera, dando terribles respaldos para sobrelevar el calor, es precisamente uno de los más frescos.

Parece ironía, ¿verdad? Pues es certísimo; y ahí está la cronología estival para demostrarlo, la cual dice, que este verano el termómetro no ha rebasado todavía los 36 grados á la sombra como término medio, es bien algún día, uno solo, ha llegado hasta los 39°.

Pero ¿qué es eso en comparación de los 44° á que subió en 1878? Desde 1881, excepto un año ó dos aislados, los veranos han venido siendo muy benignos, es decir, que eso del excesivo calor, es una verdadera hipérbolo.

La más baja temperatura registrada entre las máximas de los últimos cincuenta años, correspondió, según los textos referidos á 1888, en el cual fué de 37 grados.

En ningún sitio de España ha llegado la máxima á la sombra en este verano á los 40, supuesto que la de 39, la más alta registrada, corresponde á Sevilla.

¿Qué prueba es? Que España es un país relativamente fresco; dada su situación en el meridiano; ó lo que va indicado al principio; que el que no se consuela es porque no quiere.

El calor reinante oficial es muy soportable, pero editan lo que quieren los termómetros rusos tan insaguable, y tan sofocante que hay muchos nombres notables por su ciencia que no resisten la corbata, y se echan á la calle, poco menos que en paños menores; pues no se sabe en realidad si debajo de sus amplios pantalones blancos va alguna otra prenda; ni qué hay detrás de la americana de alcaza abrochada y con cuello alto que ahí se es es.

Otros veranos, hay tormentas que refrescan la atmósfera, si bien detrozan las cosechas; suele llover algún día que otro, lo cual atempera la sangre; ó se levanta una brisita agradable que templó los ardores estivales.

Este verano, absolutamente nada. La máxima será muy soportable comparada con la de otros años, pero no la nota el profano, que ni aun en los tranvías especiales de verano, que es preciso tomar á fuerza limpia, se consigue respirar algo, porque el ambiente es caliginoso; la tierra desprende fuego, y el cielo, sereno y sin nubes, envía al planeta irradiaciones solares irresistibles.

Pero ¡con qué nombre! La estadística termométrica dice que no es para tanto el calor que hace y no hay más remedio que resignarse, porque el revelar no conduciría á nada.

Resignémonos, pues, pensando en que si alcanzamos días de calor horrible, todavía, según los sabios, no hemos llegado, ni con mucho, á la temperatura del frito.

Abel Imart.

MARINOS ILUSTRES

Vandiu y Salgado (Don Julián)

CAPITÁN DE FRAGATA

(Conclusión)

Ha desempeñado en Departamentos las siguientes comisiones especiales.

De teniente de navío fué destinado en Ferrol con su compañía y un ramo de otra del navío «Diligencia», del mando de don Miguel Aranguro, uno de los cuatro navíos desarmados aportados para defender la entrada del puerto, del cual trasbordó al «Africa» que tenía igual cometido, su comandante D. Fernando de Rubalcava, y de éste pasó al «San Pascual» que se hallaba completamente armado, su comandante don José Pechain, en cuyos tres buques estuvo desde el 23 de Octubre de 1770 á 1.º de Mayo de 1771 que fué desembarcado por de-

sarame de los buques, por haber cesado la causa que lo ocasionó.

De capitán de navío en 12 de Agosto de 1783 fué destinado en virtud de Real orden para encargarse de la comandancia del Arsenal de Ferrol de la que fué relevado en 17 de Agosto de 1785 por haber cumplido el tiempo reglamentario, habiendo desempeñado el cargo con actividad, celo é inteligencia quedando S. M. satisfecho.

En 15 de Octubre de 1787 fué destinado á Ferrol al armamento del navío «San Agustín», que debía mandar por Real orden con el que concluido el 7 de Diciembre salió á bahía.

El 16 de Abril de 1790 fué destinado en la Carraca al armamento del navío «Rayo», que se le confirió de R. O. el que terminado el 16 de Mayo del mismo año, salió de Bulandros para bahía.

En los batallones de Marina tuvo las siguientes comisiones. De teniente de navío y capitán de la 2.ª del 7.º. En 1.º de Mayo de 1771 se le nombró en Ferrol por la junta de capitanes para pasar á Madrid á encargarse de la bandera de la recluta establecida en la corte, en cuya comisión se mantuvo hasta el 7 de Octubre de 1772 que fué relevado de ella, restituyéndose á su Departamento por haber desembarcado su compañía. De capitán de navío en 3 de Mayo de 1786 fué nombrado por el capitán general del Departamento de Ferrol, con aprobación de la superioridad para servir, y encargarse interinamente de la subinspección de los batallones de Marina de aquel Departamento cuya comisión ejerció hasta 13 de Noviembre del mismo año que fué relevado por el propietario D. José Montero de Espinosa.

Siendo teniente de Navío en 1.º de Noviembre de 1772 se le destinó y nombró con aprobación de la superioridad por la Junta del Departamento de Ferrol para pasar á San Sebastián á la comisión del reconocimiento de materiales de los montes Pirineos, empezando por los de Navarra para arboladura y tallaron para el servicio de la Real Armada, como también para proyectar la saca y conducción, levantando el Plano del terreno para la formación de caminos y presupuesto de sus costas: teniendo á sus órdenes un arquitecto, y ayudante de construcción, manteniéndose en esta Comisión hasta 17 de Abril de 1775, que se le mandó retirar á su Departamento.

En su dilatada carrera obtuvo y desempeñó los mandos de mar y comisiones siguientes:

De alférez de navío el 16 de Enero de 1764, en Nápoles se encargó del mando de la galeota «San Antonio de Padua», construida allí de orden de S. M. O. para traerla á España en conserva de otros tres, todos á las órdenes del Teniente de Fragata D. Pedro Casasola, en la nombrada la «Concepción», cuyo buque mandó hasta el 12 de Abril del mismo año que desembarcó en Cartagena. En 15 de Mayo de 1764 se encargó por segunda vez del mando de la citada galeota con la que practicó el corso desde Cartagena al Estrecho de Gibraltar, en cuyo mando se mantuvo hasta el 3 de Julio que para regresar á Cádiz con su compañía lo entregó en Cartagena al de su igual empleo D. Buenaventura Moreno.

De capitán de fragata en 16 de Octubre de 1777 se encargó en Cádiz, en virtud de Real orden, del mando de la urca «Santa Inés» con destino á Manila en unión de la fragata «Astrea», su comandante el teniente de navío D. Antonio Mesia, cuyo mando conservó hasta que por reparación de ésta á su regreso á España estando declarada la guerra con los ingleses, fué hecho prisionero el 24 de Agosto de 1779 por dos corsarios enemigos y conducido á Cork.

De capitán de navío en 7 de Diciembre de 1757 tomó posesión en Ferrol, en virtud de Real orden, del mando del navío «San Agustín», desde cuyo puerto pasó al de Cádiz, llevando en su conserva al nombrado «San Sebastián», su comandante D. Tomás Geraldino, uno y otro buque con carga de anclas y artillería para Cádiz y Cartagena, llegando al primer puerto se le previno desembarcarse allí todo, y estuviere pronto para dar la vela á la primer orden que recibiera, y en 5 de Abril de 1788 que se formó la Escuadra de evoluciones al mando del jefe don José de Córdoba y Ramos, arboló su insignia, manteniéndose de capitán la bandera dicho general hasta 7 de Noviembre del mismo año que desembarcó por haber desarmado en la Carraca el citado navío y la Escuadra mencionada.

En 16 de Mayo de 1790 se encargó en la Carraca del mando del navío «Rayo», uno de los que compusieron la Escuadra grande del marqués de Socorro, en cuyo buque arboló la insignia del jefe D. Juan Joaquín Moreno, hasta que desarmada la Escuadra, entró en la Carraca el 31 de Diciembre.

De capitán de fragata en 24 de Agosto de 1779 mandando la urca «Santa Inés», con solo 14 cañones montados, 12 de calibre de 6, y los dos restantes del de 12, y 130 hombres de tripulación, regresando á Manila para Cádiz, á unas cincuenta leguas al Este de las islas Cuevo y Flores, por estar declarada la guerra con los ingleses, fué atacado por dos corsarios de esta nación, el uno de 18 cañones del calibre de 6, y 108 hombres de tripulación, y el otro de 22 del calibre de 6 y 120 hombres, cuyo combate sostuvo sin embargo de fuerzas tan inferiores, y que desde las primeras descargas tuvo la desgracia de que se le incendió la batería, y se inutilizaron cincuenta hombres de ella quedando gravemente heridos, entre José Bustamante y Guerra, el contador don José Antonio de Arceles y el piloto de guerra D. Bartolomé Cantero, por espacio de más de tres horas, pero viendo que era inútil hacer más defensa porque estaba cerca-

do entre dos fuegos que le batían por las alatas, y con algunos cañones inutilizados, hizo junta de oficiales y se rindió á la fuerza y á la ninguna esperanza de poder salvar la embarcación.

Fué conducido á Cork en Irlanda, habiendo tenido 33 muertos de los 50 heridos, entre ellos el piloto.

Se mantuvo en varios parajes de la isla de Irlanda por espacio de diez meses, hasta que el año 1780 consiguió pasaporte del almirantazgo para restituirse á España, presentándose en el Departamento de Cádiz hasta principios de 1782 que fué cargado y destinado al Ferrol.

De brigadier prestó servicios en el Departamento de Cádiz hasta su fallecimiento que ocurrió en la isla de León el 25 de Junio de 1795 á los 61 años de edad y 45 de servicios.

CAMILO RIQUER Y ZABECOE.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

La escuadra de instrucción

Cádiz 5.

Ha llegado la escuadra de instrucción, compuesta del «Pelayo», «Carlos V», y «Río de la Plata».

El «Pelayo» marchará al Ferrol. Dentro de seis días saldrán los otros buques para San Sebastián y Bilbao.

Peticionista

Santander 4.

Una comisión de San Vicente de la Barquera ha visitado al gobernador, exponiéndole la necesidad de arreglar la barra de dicho puerto, en defensa de los intereses y de las vidas de los marineros del mismo pueblo.

El ayuntamiento de San Vicente hállase dispuesto á dimitir si tan justas pretensiones son desatendidas por el Gobierno.

En San Vicente están los ánimos muy excitados, y se aguarda el regreso de los comisionados para adoptar actitudes energéticas.

De no arreglarse el asunto, la miseria se ensañará del vecindario.

EXTRANJERO

LA SITUACIÓN EN RUSIA

A pesar de la decisión del Consejo, los delegados de los obreros han ordenado la huelga general.

Mantiénesse la circulación en todos los ferrocarriles, excepto en una línea.

Los tipógrafos de San Petersburgo han cesado anoche en el trabajo. Solo se ha publicado hoy una hoja del «Novoye Urenia» y media hoja del «Spek», conteniendo esta última una ardiente protesta contra los motivos políticos de la huelga general, organizada como muestra de simpatía por los motivos militares.

La circulación de coches de alquiler continúa, pero los huelguistas de los barrios populares comienzan á impedir cortando las riendas.

Las calles están completamente llenas de tropas; torpederos armados circulan por el Neva.

El gobierno toma todas las precauciones posibles; restablece la censura para los telegramas, los periódicos y las agencias y ha prohibido las tarjetas postales con retratos de revolucionarios.

Se han vuelto á imprimir millares de ejemplares del manifiesto de Viborg. El gobierno procura por todos los medios impedir su distribución.

Moscow está tranquilo.

Se cree que la huelga durará poco.

Toda la provincia de Moscú está guardada por tropas.

En Odesa las autoridades civiles y militares toman medidas extraordinarias para impedir la huelga de ferrocarriles.

Han llegado trenes blindados y patrullas ó todas las estaciones y se enseña á los soldados el servicio de trenes.

Los obreros de ferrocarriles secundan la huelga general declarada ayer en San Petersburgo.

EL INCENDIO DE MILAN

Según comunican desde Roma, aun cuando en una nota oficiosa se descarta la hipótesis de que el incendio de la Exposición de Milán haya sido provocado por manos criminales, la comisión investigadora debe sustentar opinión contraria.

De los testimonios, recogidos por ella, resulta que el fuego estalló en cuatro puntos distintos á la vez.

Además, sabe la comisión que alguna persona oyó decir á algún individuo, hablando con otros sospechosos: «Un fósforo bastaría para incendiar el palacio de las artes decorativas.»

Otras genes recuerdan que el anarquista Valsecchi expresó su propósito de dar un gran golpe; y como se lo impidió la autoridad, exclamó: «¡Otro harán lo que no he podido yo hacer.»

DESAFÍO DE GENERALES

A consecuencia de la publicación de las Memorias del exministro de la Guerra francés, general André, en «Le Matin», el general Negrier le ha dirigido una carta en que le dice que, en lo que á sus actos se refiere, es mentira cuanto ha referido.

El general André apenas recibió esta carta, envió sus padrinos á Negrier, y pronto quedó concertado el duelo.

El encuentro se efectuará el martes.

LAS AVENTURAS DE UN REY

El tribunal civil de Roma, ha sentenciado en un incidente muy interesante del ridículo pleito de la condesa Cesarina de Hercolani contra la casa real de Italia.

La condesa tenía entablada demanda de pensión para alimentos como reparación de haber sido seducida por el difunto rey Humberto en 1884, cuando ella era menor de edad. De aquellas relaciones nació un hijo.

En la ley italiana es condición precisa para calificar la seducción la menor edad de la ofendida.

El general Poncio Vaglie, ministro de la casa real y ayudante del Rey, se personó con poderes en los autos y se opuso á la admisión de prueba testimonial sobre la edad de la demandante.

El tribunal ha rechazado la petición del representante de la casa real y ha admitido la prueba.

De los documentos presentados por la condesa resulta que ésta tenía en 1884 quince años y medio, y por consiguiente cabe calificar de seducción el hecho de las relaciones si resultan probadas, é imponer la correspondiente indemnización.

El fallo admite prueba de la demanda sobre los siguientes extremos:

Primero. Castidad de la condesa hasta 1884. Segundo. Que sea ciertamente hijo del Rey Humberto el niño dado a luz por la condesa 1886.

Los Reyes en Cowes

(POR TELÉGRAFO)

A bordo del yate «Thistle» ha llegado a Cowes la exemperatriz Eugenia. Los reyes D. Alfonso y cona Victoria la han visitado.—F.

TERRIBLE CATASTROFE

Naufragio del vapor «Sirio»

El vapor «Sirio», de nacionalidad italiana, se ha perdido en un grupo de bajos llamados Las Hormigas, muy próximo al cabo de Palos (Murcia), del que parece una continuación submarina.

El buque naufrago

El vapor «Sirio», de nacionalidad italiana, era un buque de 4.126 toneladas, construido en Glasgow el año 1883.

Procedía de Barcelona y se dirigía a Buenos Aires. Según declaración del capitán del «Sirio», al pasaje de este vapor era el siguiente:

El capitán del trasatlántico «Sirio» tenía sesenta y ocho años de edad, y llevaba cuarenta y seis de navegación; de manera que le sobraba práctica en la navegación de altura, y además tenía el concepto de hombre muy inteligente en su profesión.

El capitán del vapor «Sirio», Piconné, ti-

ne muchos amigos en Barcelona, y entre la gente marinera era muy apreciado por sus condiciones de piloto y por la bondad de su carácter.

Por eso es tanto más de extrañar al naufragio de su buque en un sitio tan conocido por todos los navegantes.

El momento del naufragio.—Conmovedores episodios

Ocurrió el naufragio a las cuatro de la tarde del sábado estando la mar llana, y los pasajeros y la tripulación enteramente tranquilos y confiados. Cuando el «Sirio» pasaba muy próximo a los bajos de las Hormigas, frente al Cabo de Palos, sintióse en el buque una violenta sacudida que introdujo el pánico en la numerosa población que conducía.

En pocos momentos hundióse el barco por la parte de popa, quedando sepultado con todo el pasaje de prime a. La cámara de proa montó sobre el bajo, quedando a flote una pequeña parte, en donde se refugiaron cuantos pudieron del pasaje y de la tripulación.

Eran los pasajeros, en su mayoría, españoles e italianos; algunos había también, aunque pocos, brasilenos y argentinos. Los españoles tendían angustiosamente los brazos a tierra, viéndose en peligro de morir á tan corta distancia de las costas patrias.

Renováronse allí las terribles escenas tantas veces consignadas en las narraciones de los más memorables naufragios. Los pasajeros, enloquecidos por el terror, dominados por el ciego instinto de la propia conservación trabaron una lucha feroz para apoderarse de los salvavidas y conquistar los sitios del vapor en que el peligro daba más espera. Y en medio de este torbellino de humanos y explicable egoísmo, hubo sublimes rasgos de amor y de abnegación, que entonces pasaron inadvertidos, pero que luego se han puesto á toda luz y han conmovido profundamente á cuantas personas han tenido de ello noticia.

La conducta del capitán y de la tripulación, al decir de los supervivientes, fué por todo extremo censurable, pues nadie se cuidó de ordenar en lo posible los trabajos de salvamento, sino que, antes al contrario, cada cual vióse entregado á sus propias iniciativas, á sus baldíos esfuerzos, á sus atropellados intentos, engendrados por la inminencia del riesgo y por la sombría locura del terror.

Los primeros auxilios

Dos faluchos fueron las primeras embarcaciones que se acercaron á prestar auxilio, y comenzaron á trasportar naufragos á Cartagena. En esta tarea humanitaria y heroica los ayudaron otros barcos de La Unión. Algunos vapores que cruzaban por las cercanías, no pudiendo acercarse al lugar del siniestro por lo peligroso que esto era para buques de su calado, enviaron sus botes. Con todo esto empezó á efectuarse ya en lo posible el salvamento, sin que tal socorro disminuyera, sino que aumentó, el desconcierto de gritos y de ayes que del buque naufrago surgía pues todos querían ser los primeros en saltar á las naves salvadoras.

Cuantos tripulaban estas embarcaciones rivalizaban en arder, exponiendo sus vidas en pro de las de los naufragos. Relato de un testigo presencial] El capitán del vapor francés «María Luisa», testigo presencial de la tremenda catástrofe, refiere los siguientes conmovedores detalles.

El «María Luisa», procedente de Orán y Cartagena y con rumbo á Alicante, vió al vapor «Sirio» muy cerca del cabo de Palos navegando á toda máquina con mar tranquila y á eso de las cinco de la tarde.

De improviso, el buque italiano paróse bruscamente. El capitán del «María Luisa» se alarmó profundamente, pues en el sitio en que el «Sirio» habíase detenido hay un bajo. Con los gamelos advirtió bien pronto aquel piloto que el vapor había embestido al bajo, quedando sobre él con la proa levantada y la popa casi al nivel del mar.

Entonces el «María Luisa» se dirigió al barco en peligro con toda velocidad.

En aquellos momentos de terrible ansiedad—dice el capitán—estallaron las calderas del «Sirio», levantando una montaña de agua. Aún no estábamos cerca del buque naufrago y ya las olas nos traían cadáveres, algunos todavía trágicamente abrazados, y otros moribundos que movían penosamente los brazos como en demanda de socorro y se hundían para no volver á la superficie.

Con la presteza que el caso requería, comenzamos á recoger naufragos. Por todas partes voces de angustia reclamaban nuestro auxilio. En los primeros momentos y con los botes y arrojando cables, pudimos

recoger 25 personas, casi todas desfallecidas y muchas enloquecidas por el espanto.

Más tarde pudimos salvar otros 29, que son los que han desembarcado en Alicante. Los primeros los enviamos en botes á las islas de las Hormigas.

Uno de aquéllos ha perdido la razón. Es un infeliz emigrante que iba con toda la familia, su esposa y seis hijos, á América. Sólo él ha quedado vivo, pero en estado de locura completa.

Cuando se recobró del desmayo que sufría nos dijo con perfecta tranquilidad que su esposa y sus hijos iban en otro barco y que todos se reunirían allí en la Argentina.

En Cartagena.—Llegada de los naufragos.—Auxiliándolos

Los naufragos salvados han sido conducidos á Cartagena la mayor parte, donde pueblo y autoridades se esfuerzan en auxiliá-los.

El alcalde ha ordenado que se alojen en los establecimientos benéficos.

Los naufragos están llenos de aflicción, pues contado es el que no tiene que llorar la pérdida de un ser querido.

Los tripulantes del «Vicente Lacamba» socorrieron á los naufragos con ropa y comida.

Fueron recibidos en el muelle por el capitán general del departamento, el juez de instrucción y la Guardia civil y municipal.

El público presenciaba el paso de los naufragos con grandes muestras de compasión. Las señoras lloraban.

Casi todos estaban desfallecidos. En el Ayuntamiento, por de pronto, se les dió pan y café.

Varios naufragos que han salvado algún dinero pidieron ser trasladados á las fondas.

Algunos han sido curados de leves contusiones por el médico mayor de la armada D. Salvador Sánchez y los civiles señores Cuesta y Aviés.

Hácese grandes elogios del capitán general del departamento y en general de todas las autoridades por la solicitud y eficacia con que atienden á los naufragos.

Estos pasan de 600 los refugiados en Cartagena.

También han llegado algunos naufragos á los pueblecillos de la costa.

A Alicante se sabe también que ha llegado un centenar de naufragos.

Los salvados

Una señora joven, que hacía el viaje de novios á bordo del vapor «Sirio», ha contado que se hallaba durmiendo la siesta cuando ocurrió el naufragio, y para librarse del peligro se arrojó al mar en camisa.

Esta señora, que ha sido auxiliada por el Sr. Bonanza, comandante de Marina de Alicante, está desconsoladísima, pues cree que su marido ha muerto en el naufragio. Con todo, reza y espera, por si tuviera la dicha de que no se confirmasen sus tristes presentimientos.

Una madre que ha perdido á sus tres hijos se ha vuelto loca.

Se han salvado: un obispo italiano que iba con el arzobispo de San Pablo; un estudiante de Derecho, llamado Martín Maitre, á quien acompañaba un niño de tres años, cuya suerte se desconoce; el médico brasilenó D. Eduardo Franco, que teme hayan perecido su esposa y una hija de quince años que los acompañaba; Urania Mariatany, de Barcelona, la cual viajaba con su marido; Gabriel Oliveira, de diecinueve años, de Arbós (Tarragona); Silverio del Busgo, de diecinueve años, de Balaguer del Duero; Victoria Fernández, de Málaga, que ha perdido á su marido y á una hija; Jaime Bonasa, de Barcelona; el maestro compositor D. Mariano Hermoso, director de la banda del Hospicio de Madrid, que había embarcado en Barcelona y se dirigía á Buenos Aires, contratado por la empresa del teatro Mayo, para estrenar allí sus obras; Vicente Miñana, de la provincia de Valencia.

El médico del «Sirio» ha encontrado en Cartagena á su esposa ó hija, que oraba perdidas para siempre.

Los muertos

No se sabe todavía á punto fijo cuántos son, entre pasajeros y tripulantes del vapor «Sirio», y contando también algunos héroicos marineros que han perdido la vida por salvar las de los naufragos, los que han muerto á consecuencia de esta horrorosa catástrofe, que ha conternado á Cartagena, pero se supone que pasan de 300.

Entre las víctimas se cuentan todo el personal de máquinas, del que ni un solo individuo se salvó, por haber ocurrido el naufragio en los momentos del relevo, y el arzobispo de San Pablo del Brasil, que hasta

el momento de morir estuvo sobre cubierta bendiciendo á los que desaparecían bajo las aguas.

También ha desaparecido el superior de los benedictinos ingleses.

Entre las perecinas que han perecido menciónase á la congojida tiple Lola Millanes, que se dirigía á América.

Lola Millanes, en la desesperación de ver que se hundía con el buque, pidió al maestro Hermoso, con acentos desgarradores, que le diese un revólver para matarse.

Noticias oficiales

En el ministerio de la Gobernación se manifestó anoche á los periodistas que según se deduce de las noticias oficiales, los muertos en la catástrofe del vapor «Sirio» ascienden á unos doscientos próximamente, sin que aparezca hasta ahora comprobado que se haya suicidado el capitán del barco, como afirman los corresponsales de los periódicos.

El subsecretario de Gobernación, Sr. Arminán, pasó gran parte de la madrugada y todo el día de ayer en su despacho oficial dando instrucciones á las autoridades de Cartagena y conviniendo con el gobernador de Murcia en la manera de atender á los naufragos salvados y dar sepultura á los cadáveres recogidos hasta ahora.

En Marina

También en este departamento recibieron de Cartagena algunos despachos, que se agregan nuevos detalles á los ya referidos en nuestra información.

Dicen que el número de los naufragos llegados es el de 334; en su mayoría italianos.

Por tierra llegaron otros 72 y 10 más no han podido abandonar el Cabo de Palos.

También han llevado á tierra ocho cadáveres.

Un vapor francés y otro alemán han seguido su viaje, y se cree han recogido naufragos.

El total de los pasajeros reconocidos hasta ahora es de 542, faltan 335 personas.

En otro telegrama recibido hoy dice el capitán general del Departamento de Cartagena lo siguiente:

Entre el remodelador del Arsenal y varios barcos, han recogido 334 naufragos. Por tierra llegaron 72 y en Cabo de Palos quedaron 10 que no quieren venir.

Además se han recogido ocho cadáveres. A Alicante han llegado 29 naufragos en el vapor español «María Luisa», y se cree que otros dos barcos francés y alemán, recogieron naufragos en los primeros momentos.

Hasta ahora han sido salvados 547 pasajeros, faltando 355.

Clasificados los recogidos por nacionalidades, dan el siguiente resultado:

- 343 italianos. 40 españoles. 14 árabes. 10 austríacos. 6 asiáticos. 4 argentinos. 4 brasilenos. 2 mont-negrinos. 119 sin clasificar.

Según datos faltan 335 naufragos. El pílbot «Jovan Miguel» salvó más de 300 naufragos haciéndose grandes elogios de su capitán.

En favor de los naufragos

El ministro de la Gobernación visitó esta mañana al presidente del Consejo para darle cuenta de las noticias recibidas en su departamento relativas al naufragio del «Sirio». Dichas noticias no agregan ningún nuevo detalle á las que ya publicamos y por esto no las reproducimos.

El Sr. Divil, con quien hablamos, nos manifestó que no es cierto que el capitán del buque se haya suicidado, pues fué, por el contrario de los primeros que se pusieron en salvo sin cuidarse para nada de los pasajeros. Parece que ha sido detenido á petición del consul de Italia.

El Gobierno desea atender con todo esmero á los infelices que se han salvado del naufragio, y con este fin el ministro de la Gobernación conferenciará mañana con el de Hacienda para que se conceda un crédito extraordinario.

Informando al Rey

Por el ministerio de Marina se han comunicado á S. M. el Rey todos los detalles del naufragio del vapor «Sirio», así como el número de víctimas.

Desde San Fernando

Noticias de Marina.—Del Departamento

4 Agosto.

Se presentó procedente de Cartagena el alférez de navío D. Wenceslao Benítez Inglot, siendo pasaporteado para Las Palmas, á donde ha sido destinado como agregado á aquella comandancia de Marina.

Para Canarias, con objeto de embarcar en el «Don Alvaro de Bazán», ha sido pasaporteado el tercer contramaestre D. Adolfo Fernández Barro.

Se interesan al Arsenal datos para el expediente de retiro del primer buzo Francisco Gaveira.

A la Ayudantía de Marina del Puerto de Santa María se remite expediente de Josefá Vázquez Laesa, para que se forme expediente de pobreza.

De la sección de condestables se interesa certificación de servicios del condestable mayor fallecido, D. José Trujillo.

A Cartagena se remite expediente del sargento segundo de Infantería de Marina Antonio Barrios, sobre reclamación de diferencia de haberes.

Se manifiesta al ministerio que no existen en el Departamento tenientes de navío que voluntariamente deseen pasar destinados á la ayuntamiento de Marina Mazarrón.

Trasládase á la Comandancia de Marina de Cádiz Real orden promoviendo al empleo innadistado al alférez de navío D. Manuel Fernández Pina.

Del Arsenal se interesan las atenciones y buques á que estuvo afecto el alférez de navío D. Francisco Hariez Yanguas.

Al subsecretario se remite instancia del señor capitán de navío de 1.ª clase D. José González de la Coteria en súplica de dos meses de licencia por enfermo.

Al intendente trasladase R. O. disponiendo entre un número de teniente de navío D. Enrique López Peres.

CUENTO

EL ALBAÑIL

Casi se ha extinguido ya el recuerdo de aquel famoso salvador Rosado, conocido por el Albañil, cuyas célebres ocurrencias hicieron reír no poco en los tiempos de don Melchor Ordóñez, gobernador que aún vive en la memoria de los malagueños por su severidad y la energía de su carácter.

Era Salvador uno de los curdas más aficionados á las juergas, sobresaliendo entre los muchos que en la vida de María Santísima han pasado la vida á tragos.

No solo sacificaba el jornal al vino, con gran disgusto de su pobre mujer, á quien tal costumbre traía muy disgustada, sino que para él no había nada por sagrado que fuese, que no lo sacrificase á una broma ó burla á su costa un chiste.

Con tan mala sangre que una fría mañana de invierno al levantarse para el trabajo y agarrar la capa que había echado sobre la cama á guisa de manta para cobijarse, su mujer que echó de menos el abrigo y se quedó en el lecho por estar indispueta, le suplicó que viera de remplazar la capa con cualquiera otra cosa, porque á la verdad se había quedado tirando.

«Pero qué te echo, mujer?»—preguntó, —Lo primero que encuentres á mano.

Y como lo primero que halló fué el cántaro, no tuvo escrúpulos el muy perro de echársela encima, dejándola empapada con semejante ducha en una de las peores mañanas onicentistas.

Satisfecho y contento salió, seguro de que había de celebrarse la ocurrencia. Quejose la infeliz de que su jornal no lucía nunca porque lo metaba bastante en la taberna, contestando el muy arrastrado que ya luciría alguna vez.

Y en efecto; una noche que llegó borracho á su casa, como de costumbre, echó mano á los bolsillos de su chaqueta, que llevaba repletos de largos cerillos, en cuya adquisición había gastado casi todo el producto de su trabajo durante algunos días.

Fué pegando las largas cerillas en toda la baranda larguísima de las escaleras, y cuando logró encenderlas, llamó á su mujer desde abajo para que contemplase el espectáculo.

—Mira, mujer, le dijo, como LUCE el jornal recién cobrado.

No menos estupefacta fué la broma que dió á su maestro en la obra que trabajaba, costándole perder la colocación.

Como lo oyera quejarse de que los peones eran flojos y no daban abasto á las necesidades del trabajo, le dijo con su acostumbrado énfasis.

—¿Cuántos son los peones contratados? —Son seis.

—Dejemos eso ahora—replicó con solemnidad el comandante general.—Lo que urge es vernos libres del nuevo enemigo. Bajad otra vez á las baterías y si aspiráis al triunfo, cuidad de que nuestra primera andanada no se pierda entre el humo.

Greenly como los instantes eran decisivos, tragó su disgusto y bajó la escala rápidamente. Amargos fueron para Sir Gervasio los cinco minutos que siguieron. Con él quedaban sobre la toldilla un timonel y tres de los Bowlderos. Empezó á pasearse en el espacio que había libre, dirigiendo inquietas y furtivas miradas hacia la banda de babor; pero aunque á veces el humo dejaba claros, por ser el fuego menos nutrido merced á las bajas ocasionadas, no pudo distinguir ninguna señal de buque. Tal era el estado de los acontecimientos cuando volvió Wycherly, diciendo que habían sido comunicadas las órdenes y que ya se estaban embriendo las piezas de babor.

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

desde el rompimiento del fuego;—poco puede hacer un almirante, cuando le rodea una masa de humo como esta. Daría cualquier cosa por saber las exactas posiciones de las divisiones de los dos contralmirantes.

—Sólo veo un modo de averiguarlo, señor, y si lo permitis voy á ponerlo en práctica. Desde la verga del juanete, mayor, creo que se verá bien sin que moleste el humo.

Sir Gervasio aprobó con una sonrisa y pronto vió subir la jarcia mayor al joven oficial, medio oculto entre el humo. Freeli-

samente en estos momentos se presentó Greenly en la toldilla, de vuelta de pasar una revista por abajo, y sin aguardar que se le preguntase, dió cuenta de su expedición como sigue:

—Ahora vamos bien, señor, aunque la primer andanada del conde nos hizo bastante daño, me parece que su fuego afloja y Bury asegura que ya ha perdido su palo trinquete. Sea como quiera, nuestros muchachos están muy animados porque aún tenemos en pié los tres masteleros.

—Mucho me alegro Greenly, especialmente de lo último, ahora en particular. Os veo mirar á ese grupo de banderas. ¡Cubren el cuerpo de Basting!

—¿Y ese rastro de sangre que va hasta la escala?... ¿Está herido nuestro joven americano?

—No; fué uno de mis Bowlderos que ha perdido un pierna. Ya trataré de que no carezca de nada, en adelante.

Se hizo una pausa y luego ambos sonrieron al oír el ruido estridente causa lo por una bala debaj de sus pies, que por la dirección y el sonido se conocía que había entrado en la repostería de Greenly. Pasados algunos minutos en silenciosa contemplación, hizo notar sir Gervasio que los disparos del enemigo le parecían más distantes

que al principio, aun cuando no se viese más que la llama y el ruido de los cañonazos y su efecto sobre el «Plantagenet».

—Eso será, señor, porque quizás el conde empieza á creer que el puesto está demasiado caliente para él, pero en todo caso, tenemos el viento de popa y podemos hacer lo que queramos.

No, no, así vamos bien... No pierdo de vista la aguja de la toldilla y tenga la seguridad de que hemos venido gobernando directamente. Idos á proa y haced que se tenga allí la más estricta vigilancia. Ya es tiempo de que haya que lado maltratado alguno de navíos y es preciso evitar caer sobre estribor y pasaremos por dentro.

Está bien, señor—se hará lo que ordenáis.

Greenly desapareció entre el humo, y en su lugar se presentó Wycherly al punto.

—Bien venido... Ma congratulo de volveros á ver bueno y salvo. Si Greenly estuviera aquí ahora os pediría noticias de sus paros; pero á mí me interesa más conocer la posición de los buques.

—Soy portador de malas nuevas, señor. Desde la cofa no es posible distinguir nada absolutamente; pero desde la cruceta, he logrado ver por entre el humo menos denso, y siento decir que el contralmirante fran-

cés viene hacia nosotros con su división á toda prisa. Dentro de cinco minutos lo vamos á tener al través.

—Y Bluewater?—preguntó con avides sir Gervasio.

—No he visto ninguno de los bupues del almirante Bluewater; pero comprendiendo la importancia de lo que he observado, me he venido enseguida, desliziándome por una burda, para tardar menos.

—Habeis hecho muy bien. Enviad un guardia marina al comandante Greenly, y enseguida bajad á las baterías y comunicad la verdad á los comandantes de una y otra á fin de que estando preparados distribuyan su gente, y por lo pronto seamos nosotros los primeros en hacer fuego á los que vienen.

Wycherly no aguardó más palabras y con la agilidad de sus años corrió á desempeñar su cargo. Greenly estaba entre las columnas de la burda, y al oír á Wycherly se apresuró á volver al lado del vicealmirante; el cual en pocas palabras le enteró de lo que ocurría.

—¿Pero qué es lo que estará haciendo la otra división? ¿Por Dios santo!—exclamó Greenly.—¿Cómo es que deja acercarse á nosotros en estos momentos al contralmirante francés?

Información de Marina

Cuerpo general
Se ha accedido á lo solicitado por los tenientes de navío D. José Núñez Quixano, D. Antonio Vázquez Permy, D. Angel Gamboa Navarro y D. Adolfo Suances Carpegna, para continuar de profesoras de la Escuela Naval hasta completar seis años.

LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA

Con el título «Manual» «Cinco años de labor»-1900-1905 acaba de publicar la Junta Central de la Liga una obra de más de 300 páginas, en las que ha reunido cuanto la Asociación ha realizado desde su fundación, útil para su conocimiento y propaganda, como primera parte de los Anuarios que la Junta se propone publicar en años posteriores, comprensivos, además, de cuanto sea conveniente recopilar y divulgar acerca de la organización marítima nacional.

Los obreros panaderos

Otra vez, y con un aspecto más peligroso ha resurgido la idea de llevar á cabo el paro general.
Como se sabe, todo dimana de las interpretaciones dadas por obreros y patronos á la ley del descanso dominical.

hechas pos la comisión y las cuales son casi una garantía de que nada anormal ocurrirá, y que por tanto, el pan no faltará en la Corte.

LA GACETA

La de hoy contiene las disposiciones siguientes:
Guerra.—Buales órdenes disponiendo se devuelvan á los interesados las 150 pesetas que depositaron para redimirse del servicio militar activo.

PRESUPUESTOS COMPENSADOS

Es sabido que las naciones como los individuos, no solamente viven de una vida orgánica, sino que también necesitan tener una vida de relación, representada por músculos y nervios, que se llaman en los organismos nacionales Marina y Ejército.
Las leyes de la naturaleza se sintetizan en la palabra fuerza; sabemos prácticamente que la fuerza da la razón, la fuerza estatuye el derecho, la fuerza lo legitima todo, hasta el atropello.

mentos de fuerza, para que se lo dejen ser; tener fuerzas navales para que las naciones beligerantes respeten la neutralidad, y no sirva como territorio de indemnización.
Hoy, como siempre, necesitamos estar prevenidos y no confiarnos de nadie para nada; sirvan de enseñanza la que tuvimos con la guerra que, estando Inglaterra del lado de los Estados Unidos, las demás naciones se esmeraron á cual más en hacer alardes de neutralidad, pues los que presenciamos aquellos desgraciados acontecimientos, precursors de la gran catástrofe, vimos bien á las claras que la neutralidad se ejerce con más desahogo, altivez ó arrogancia por los que suman muchos acorazados ó pertenecen á naciones fuertes; mientras que hay más timidez y escrúpulos por las naciones de hacienda averiada.

Sin embargo de todo esto, pasan los años, y de Marina lo único que hay son buenos propósitos: todavía ni se ha decidido el construir los dos buques mixtos que deben servir para escuelas; sin embargo la «Nautilus» debe quedar inútil muy pronto; ni preocupa grandemente que, á vueltas de tanto mover los pocos buques que tenemos empleándolos en comisiones ajenas de para lo que fueron construídos, dentro de media docena de años nos quedaremos sin ellos; pues á este paso no hay quien los reemplace, ni, si se piensa, nada se hace sobre tres arsenales que solo servirán, á lo sumo, de sepulcro de nuestra ventada y microscópica escuadra. Solo llueven reformas y más reformas para el personal, y amenazan vendajes de reorganización sobre reorganización; como si de los desastres de Cuba y Cavite tuvieran la culpa lo defectuoso del personal ó su triocinio poco apuntado.

No lo comprendemos. Creemos que todavía queda algún sentido común y podemos á medida que los recursos de la nación vayan siendo mayores, ir dotando al Departamento ministerial que ha sido más abandonado, de mayores cantidades para velar bien despiertos por la integridad de la Patria. De esta manera, con buena voluntad, podremos llegar á hacernos respetar: solos de muchos, y bien acompañados, por todos. Esta es la cuestión á resolver.

Información política

Consejo de ministros
El miércoles próximo se celebrará Consejo de ministros en la Presidencia.
El representante de España en Lisboa
Para el cargo de ministro plenipotenciario de España en Lisboa, vacante por la entrada del Sr. Dávila en el ministerio de la Gobernación, ha sido designado el senador democrata señor marqués de Valderrazo.

EN LA PLAZA

La novillada de ayer
Acaso por lo mismo que no se esperaban grandes primores, la novillada celebrada ayer dejó muy satisfechos á cuantos la presenciaron. Y causa lector que no eran pocos estos, pues eran pocos los claros que desde mi asiento vi.
El ganado de Benjumea resultó bravo y novillo, condiciones que permitieron á los matadores lucir sus conocimientos y su ganadería ante los bichos.

rrida del jueves, en la que toreará con Manolete y creamos que la ha acertado.
Vázquez es un muchacho que promete mucho.
Veremos.

TEATROS

JARDINES DEL PARQUE
La empresa de los Jardines, de acuerdo con las autoridades, ha decidido no inaugurar el Parque hasta que estén terminadas las obras de adorno y de seguridad de que aquel sitio necesita.
Es probable que la inauguración se celebre el martes ó miércoles próximos.
Debe ser así, pues ya es hora de que los que por fuerza tenemos que permanecer en Madrid, podamos por las noches tener un lugar donde en sustitución de los Jardines del Retiro, disfrutar de una temperatura que nos haga más llevadera la canícula.

RECREO SALAMANCA
Hoy se dará en este Recreo un nuevo colidón, diversión predilecta de los aficionados concurrentes al mismo, y es de esperar que se verá tan animada como los anteriores, por los muchos encargos que se han recibido para dicho festival.

GRAN TEATRO
Mañana daremos cuenta á nuestros lectores de la lista de la compañía que al frente del Sr. Monayo empezará á actuar el jueves de la presente semana en este concurrido teatro.
Es seguro que no habiendo otro coliseo abierto en Madrid, y siendo muy notable la compañía, contará por llenos las entradas á todas las sesiones que celebre.

Se ofrece en arriendo una casa amueblada para familia, en sitio céntrico y con tranvías para todos lados y en ventajosas condiciones.
Informarán en esta Administración.

Anteojos roca precisión
Únicos 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 expando M. J. Dubois, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

Funciones para mañana

PARISH.—A las nueve y media.—El extraordinario transformista Donini en su nuevo repertorio.—El viaje de novios.—El teatro de variedades.—Paven Firrrt (Enigmático)—Les Nervas y nuevos cuadros por la tournée cinematográfica Pathé y la compañía de circo y variedades que dirige William Parish.
SALON DE ACTUALIDADES.—Todas las noches.—Pura Martíni, Margarita, Micaela, La Negrita, María Miranda, Matilde Varons, favorita de la Mi-Careme, de París Las Esmeraldas, Las Celis, La Argentina, Anita Martín, Las Tempriñitas.—Cinematógrafo.—Todas las tardes matinales.
RECREO SALAMANCA.—(Ayala, 1, Castellana, 10).—Cinematógrafo, Patines, Lawn Tennis y Broquet.—Concierto por la banda cazadores de Llerena.
RECREO ARGUELLES.—(Ferraz 29) — Variadas atracciones, patines, cinematógrafo, columpios, gimnasio, carrusel, tiro al blanco y toros. Los señores patinadores, pueden ejercitar se en este sport, desde las siete de la mañana.
CINEMATOGRAFO DEL PAQUE DE MADRID.—Sesiones de 8 á 12 mañana y de 4 á 8 tarde.—Bonitas cintas y vistas del viaje de SS. MM.
SALON MODERNO.—(Gran cinematógrafo.) Paseo de Rosales, esquina á la de Altamirano. (En la parada del tranvía)—Espectáculo variado todos los días desde las 5 de la tarde.
SALON VIDAOGRAF.—Atocha 60.—Todas las sesiones la película de actualidad. Los efectos de la bomba de la calle Mayor, y las señoritas Guerrillas y el Sr. Asés, cantador de jotas.
PARQUE ZOOLOGICO DEL RETIRO.—Gran colección de fieras. Exposición diaria, de siete mañana á anochecho.

BOLSA DE MADRID

Table with columns for 'DÍA 4' and 'DÍA 6' containing financial data for various securities and bonds.

—Pues despidálos usted á todos, que yo me encargo de dar avío.
—¿Usted solo?
—Completamente solo me obligo á dar la mezcla, los ladrillos y cuanto me pidan.
El caso era asombroso. Y el maestro no se resistió á hacer la prueba.
Al día siguiente el chistoso Salvador ocupaba el lugar de los despedidos.
Empezó el trabajo y con el trabajo el obligado trajín de todos los días.
—Arrima mezcla, le pedía un oficial.
Y Salvador como si no lo oyera.
—Tráeme esa espuerta, decía otro.
Y Salvador permanecía inquieto, impetetrado.
—Dame esos ladrillos, añadía un tercero.
Y Salvador se cruzaba de brazos, mirando á los demás de modo despreciativo.
El alboroto fué mayúsculo.
—¿Pero qué hace usted?, gritó el maestro, atraído por las voces y protestas de los oficiales.
—¿Que esos pretenden que yo les arrime el material y yo me he comprometido únicamente á «dárselo».—Que vengan aquí por él á ver si yo me opongo á que se lo lleven.
Además del caso en su cargo, la burla pudo costarle muy cara.
En otra ocasión su esposa se puso enferma, á consecuencia de las hambres atradas y los disgustos frecuentes.
Un amigo le aconsejó que llamase á un médico de fama, que se distinguía por su acierto.
—Visita á los pobres, le dijo, y solo los lleve veinte reales.
—Es bastante. Un hombre así es el que me conviene, contestó.
Cuando el médico fué, y así que hubo restado y ya se iba, le detuvo preguntándole:
—Supongo que me dará usted el duro correspondiente.
—¿Qué duro?
—Los veinte reales vellón de esta primera visita.
—¿Está usted loco? Es usted el que me los debe ya y tendrá que pagármelos.
—¡Cál! Si me han dicho que usted los lleva por cada visita. Y si los lleva es que los trae y si los trae debe dármelos.
El «quid pro quo» hizo rerir mucho.
Cuando Melchorito dispuso que fuesen conducidos á la cárcel cuantos bebedores estuvieran en cualquier taberna después de las diez de la noche, lo sorprendió el mismo gobernador en infraganti trasgresión de su orden.
Ya sabía dicha autoridad que era un beodo incorregible.
Al ver que el gobernador entraba, salióle al encuentro muy compungido.
—Gracias á Dios que veo á usía, le dijo.—¿Ha recibido usía mi aviso? ¿Le dieron por fin mi recado?
—¿Qué recado?
—El de estar aquí secuestrado por unos tunantes que me han traído con engaño y me hacen beber á la fuerza. La ocurrencia hizo gracia.
Mas tarde, cuando Trabado, aquel fiero gobernador, daba agua caliente á los borrachos, cayó Salvador en sus manos.
—Señor, le dijo, en tono humilde,—estoy acatarrado; ¿no sería para usía lo mismo darme flores cordiales y unos caramelos para la tos, en vez de amoniacó?
Ya no encontraba trabajo en ninguna parte y se moría de hambre, cuando demandó una limosna del señor Obispo.
—¿Por qué no trabaja usted, si todavía es joven? le preguntó.—¿Acaso por causa de sus vicios?
—No, ilustrísimo señor. Porque no encuentro dónde. Protéjame usía y yo le ofrezco hacer en su ayuda una cosa grande, muy grande.
—¿Qué hará usted si le amparo?
—La torre que le falta á la catedral ya la haría en menos de una semana.
A este demonio de hombre se le atribuye la tan conocida anécdota del sermón de Cuaresma y el fiel irrevocante.
El predicador hacía el relato de los sufrimientos de Jesús en el fiero trance de su pasión y muerte.
—Que lo llevaron de Pilatos á Caifás, que ya pertenecía al Consistorio municipal por aquella fecha.
Y Salvador contestaba.
—Más sufro.
—Que lo cargaron con pesadísima cruz.
—Más paso yo.
—Que lo azotaron cruelmente.
—Más aguijón yo.
—Que murió en la cruz después de tremenda lanzada.
—Más sufro yo.
—¿Pero hombre del demonio, le preguntó una beata que estaba á su lado y oía sus irrespetuosas interrupciones.
—¿Por qué sufre usted más que sufrió Cristo?
—Por que vivo en una casa de vecinos. Su última ocurrencia fué famosa.
Como no encontraba trabajo ningún tendero del barrio le quería fiar.
Un día se presentó en la antigua tienda en donde se surtía en sus mejores tiempos. Llevaba toda la ropa manchada de cal y las manos llenas de yeso.
—Quiero, díjole al dueño, que durante toda esta semana me fie usted la comida.
—No tengo el menor inconveniente. ¿Qué se trabaja ya?
—Sí, señor; á los hombres laboriosos no nos faltan trabajos.
Pasó la semana, llegó la hora de pagar y el albanil no pareció. Tuvo el tendero que buscarle.
—No se moleste usted, le indicó Salvador.
—No tengo ni una nota.
—¿Pues y el jornal de la semana?
—En el bolsillo de los que hayan trabajado. Yo continúo msno sobre mano.
—¿No me dijo usted lo contrario?
—Le dije que á los hombres laboriosos no nos faltaban trabajos. ¿Y le parece á usted poco trabajo andar á bofetadas con el hambre?
—¿Pero si llevaba la ropa llena de mezcla?
—¡Claro! Como que de hambre me caía en las obras al presentarme al pedir trabajo. Conmovido el industrial le prometió darle una rosca.
—No le será para usted lo mismo una mitadilla? Porque el vino conforta más.

Compañía Trasatlántica

Línea de Cuba y Méjico

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

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

El día 26 de Agosto saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **Manuel Calvo** directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba e islas de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Agosto saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Montevideo** 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 Savanilla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Caripano, Oro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 18 de Agosto de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Isia de Luó** directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, surtiendo 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 Agosto saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor **León** 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 Tanger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno a Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo

El día 25 de Agosto saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **San Francisco** para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África 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 con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a 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.—Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas de 14 de Abril de 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes. Servicios comerciales.—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

COMPANÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIN, LTD DE LONDRES

FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUIPÚZCOA)

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etcétera, de los sistemas que son propiedad de la Casa Vickers y de los modelos que el Gobierno pueda confiarle, así como, mediante convenio especial, los carros de vapor sistema Thornycroft tan generalizados en Europa para servicios militares, industriales y municipales.

Se hacen toda clase de trabajos mecánicos, tales como construcción y reparación de máquinas, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse a la

Dirección General—Montalbán, 3, Madrid

ó a la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE **Santiago Garcia 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

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 fuedtes, armaduras, etc

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS
PRESUPUESTOS GRATIS

Vda é Hijos de J. Barreras

INGENIEROS

VIGO

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

MAQUINAS Y CALDERAS PARA LA MARINA

Agentes generales en España, de **Plenty & Son Ltd. Nembury**. Más de ciento veinticinco vapores trabajan en España actualmente con maquinaria de esta casa.

ASTILLEROS

TALLERES MECÁNICOS DE CONSTRUCCION. 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, pl. nos y especificaciones al solicitarlos.

Biblioteca Marítima Nacional

Santa Pola (Alicante)

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos, que llevan en su primera cara noticias y precios de las obras que nos faciliten para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo a tarifa, que se mandará a quien la pida. Se invita a los autores y editores a que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

Centro de propaganda

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

Estrada y Agacino.—«La telegrafía sin hilos», segunda edición. Lleva un nuevo capítulo con el referente a los últimos adelantos de los sistemas alemanes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras ó instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905. 500 páginas de texto y 200 grabados, ocho pesetas.

Rodríguez Martín (Manuel).—«Mares territoriales». Estudio de derecho internacional referente a la extensión de las aguas jurisdiccionales, sobre el buen empleo de las artes de arrastra en aguas libres. Obra de gran utilidad. Lleva juicios y críticas sobre la manera de tratar este asunto por el autor que suscriben generales y jefes de la Armada, académicos y catedráticos Derecho Marítimo Internacional. Un tomo, en cuarto, cuatro pesetas.

Este Centro se encarga de servir cuantas publicaciones se le pidan, en iguales ó más ventajosas condiciones que los establecimientos de mayor crédito, nacionales y extranjeros.

Por los convenios especiales que esta casa tiene con muchos autores y editores, facilitará a plazos, sin aumento de precio, la mayoría de las obras que anuncia.

Los pedidos deben mandarse acompañados de su importe en sobremonedero, valores declarados, sellos de correo ó letras de fácil cobro al director de la Biblioteca Marítima Nacional.

ANUARIO DEL COMERCIO

DE LA INDUSTRIA, DE LA MAGISTRATURA Y DE LA ADMINISTRACIÓN DE ESPAÑA
CUBA, PUERTO RICO, FILIPINAS, ESTADOS HISPANOAMERICANOS Y PORTUGAL
(BAILLY-BAILLIERE)
PARA 1906
Año XVIII de su publicación.
TRES VOLUMINOSOS TOMOS

Contiene:

- 1.º **ESTADÍSTICA**—Geografía—Historia—Descriptiva.—Monumentos.—Vías de comunicación.—Industria, agrícola, minera, etc.—Comercio.—Industria.—Principales contribuciones.—Magistratura.—Administración del Estado, provincial, municipal y eclesiástica.—Ferias.—Vías marítimas.—Armas, etc.—En fin, cuanto de los puertos se difunde al comercio, industrial, oficinas del Estado, sociedades de todos tipos, y las personas de comercio, militares, diplomáticos y científicos.
- 2.º **EL ÚNICO** que contiene detalladamente la parte oficial y que ha reconocido de utilidad pública por RR. OO.
- 3.º **EL ÚNICO** que contiene todas las publicaciones de España por indicaciones que sean, ordenadas por provincias, por ciudades, por aldeas, villas y lugares, incluyendo en cada una: 1.ª, una descripción geográfica, histórica y actual; 2.ª, una descripción geográfica, histórica y actual; 3.ª, los productos, comercio y manufacturas; 4.ª, los nombres y apellidos de los que las dirigen.
- 4.º **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de apellidos, profesiones y calles los habitantes de Madrid, Barcelona y Valencia.
- 5.º **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de apellidos y profesiones los habitantes de Sevilla, Lugo y la Habana.
- 6.º **EL ÚNICO** que da una tabulación completa de Cuba, Puerto Rico y Filipinas.
- 7.º **EL ÚNICO** que da una tabulación completa de todos los Estados Hispanoamericanos.
- 8.º **América Central**: Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador y República Dominicana.
- 9.º **América del Norte**: México, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, República Argentina, Uruguay, Venezuela y Carayacas.
- 10.º **EL ÚNICO** que contiene Portugal y sus posesiones.
- 11.º **EL ÚNICO** que da una **Boletín de transacciones**, con las listas de las principales casas representadas en España, con el nombre y datos del representante.

Precio: 25 Ptas.
FRANCO DE PORTES
ES EL ÚNICO DE ESPAÑA
QUE ESTÁ COMPLETO
ES EL ÚNICO QUE CONVIENE AL ANUNCIANTE
PORQUE SE LEE EN TODO EL MUNDO

Se halla de venta en la Edificia editorial de BAILLY-BAILLIERE á Hues, Plaza de Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo.

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS

De salidas semanales de todos los demás puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES GIJÓN Y SEVILLA

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS

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

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

Perfumería GAL

Arenal, 2

BIBLIOTECA "PATRIA," MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso deseadas á los más distinguidos literatos españoles. La mejor recomendación de esta «Biblioteca» es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los Sres. Perada, Menéndez Pelayo, Palasio Valdés, Fastenrath, Duque de Rivas, Silveira, etc. Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nombradía y cubiertas tiradas á seis colores con el retrato del autor de cada obra.

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.
» » Conde de Bernar.
» » Conde de Oñilleras.
Ilmo. » Barón de Vilagayá.
Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

PRECIO: UNA PESETA
DE VENTA EN TODAS LAS LIBRERÍAS DE ESPAÑA Y MÉJICO

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI, 8, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: Un mes.....	1,50 pesetas
» Trimestre.....	4,50
» Semes re.....	9
» Un año.....	18
Provincias: Trimestre.....	5
» Semestre.....	10
» Un año.....	20
Unión Postal: Un año.....	60
Asia y América: Un año.....	70

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