

Diario de la Marina

Año XXXVIII - Número 11.660

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Jueves 9 de Agosto de 1906

CALLE DE BARBIERI, N.º 8.

Segunda edición

MEDIDAS QUE SE IMPONEN

La catástrofe del «Syrio», vapor italiano que iba recogiendo por los puertos de nuestro litoral mediterráneo emigrantes españoles para el Sur de América, ha venido a poner de relieve la necesidad de una ley de emigración que ponga a aquellos a cubierto de peligros y explotaciones iníquas, al mismo tiempo que regularice y haga menos sensible esa inevitable sangría suelta del país.

Muchas veces hemos dicho, que la emigración española solo debía protegerse en los buques españoles, únicos a los que nuestro Gobierno puede exigir garantías y seguridades por medio de la sanción penal que se establezca en la ley de emigración.

Así se practica en muchos países, especialmente en Italia, donde se pone toda clase de trabas a los buques extranjeros para conducir emigrantes, o sea el transporte de pasajeros de infima clase, exigiendo una documentación complicada para los embarcos, con grandes penalidades para los encargados de vigilarlo y condiciones de perfecto acomodo a los buques transportes.

No pretendemos una ley de monopolio, por más que en este punto no dejaría de tener explicación plausible, pero sí una ley de protección a emigrantes y a buques españoles, en forma análoga al Shipping Bill últimamente aprobado en el Parlamento inglés para proteger su Comercio marítimo, dentro de la libertad de la navegación universalmente aceptada.

Eso constituiría una gran ventaja para nuestras grandes líneas de navegación, cuya vida no es todo lo exuberante que debiera ser, a causa de la competencia que para el transporte de pasajeros se le hace en nuestros propios puertos, con prácticas ilegales a las que por toda clase de conceptos no se avienen esas empresas cuya responsabilidad radica en nuestro propio territorio y es muy fácil hacer efectiva, como lo es en el extranjero, siempre amparadas por cónsules y embajadores.

Hay que poner urgente remedio a esa trata de blancos, a la cual tanto contingente de nuestra emigración, sobre todo cuando al encauzarla y regularizarla se presenta el medio de proteger a nuestras líneas de navegación trasatlántica, que tanto nos importa sostener por decoro y utilidad nacional.

Respecto a la navegación de nuestro litoral y necesidad de facilitarla, haciendo desaparecer obstáculos, nos hacemos eco de lo que con motivo del siniestro del «Syrio» dice nuestro colega de Cartagena *La Tierra* en el siguiente escrito:

«Ciertamente, los bajos de las Hormigas, frente a cabo de Palos, son muy conocidos, figuran en las cartas de navegación, están casi a la vista; pero es el caso, ca o tristísimo, doleroso y frecuentemente repetido, que en ellos encallan y se estrellan, hundéndose en el mar, barcos y más barcos de todas clases y nacionalidades.»

«Esto no puede continuar. Por humanidad, por dignidad nacional, por deberes de justicia, España no debe, no puede continuar cruzada de brazos, frente a las playas levantinas, atalayando desde los faros de Cabo de Palos y de las Hormigas como se va tragando el mar buque tras buque, luego de haberseles hundido en los costados, las peñas salientes de esos bajos asesinos.»

«Y no se diga que solo la impericia ó la imprevisión de los marinos lleva los barcos a esos sitios siniestros, ya que, aunque así fuera, la previsión nacional debe impedir la imprevisión de los marinos que tantas vidas, tantas lágrimas cuesta; y ya que, también, los fuertes vientos y marejadas de levante, tan frecuentes en aquellos lugares, empujan fatalmente, desviándolos de la buena ruta, a muchos barcos de los que cruzan el Mediterráneo.»

«Esos traidores bajos de las Hormigas deben desaparecer lo más pronto posible, antes de que las naciones perjudicadas nos llamen la atención sobre el cumplimiento de ese gran deber de humanidad.»

«Ponga manos a la obra el Gobierno; abrevie el expediente, y que desaparezcan para siempre esas traiciones del mar que favorecen las rocas de las Hormigas y las imprevisiónes de los hombres.»

«El naufragio del hermoso buque «Syrio»; las escenas grandiosamente trágicas que hemos presenciado; los centenares de víctimas... en una palabra: todo ese pavoroso conjunto de angustias

que, en breve tiempo, como en un cinematógrafo del Dolor y de la Muerte, ha pasado ante nuestros ojos, constituye el mejor argumento que exponemos a la consideración del Gobierno para que rápida, urgentemente, haga desaparecer esos bajos traidores que desgarran las entrañas de los buques y tragan, insaciables, vidas y vidas.»

POR EL LITORAL

DEFENSAS MARITIMAS

Estos días se habla mucho de las Baleares, de Canarias y de los presidios africanos, fijándose la atención pública en la necesidad que todas esas regiones han menester de protección marítima y defensas terrestres.

Los dos archipiélagos aseguran nuestra integridad presente, mientras que los presidios nos dan esperanzas de un porvenir mejor que la época en que vivimos.

Además, son las únicas regiones en cuya adjudicación se atreverían a pensar los que recuerden nuestra heroica guerra de la Independencia y los que no hayan olvidado la impresión que produjo la noticia de la venida del almirante Watson y la influencia que ejerció en el ajuste de la paz.

Hay, pues, que pensar en el estudio de las defensas marítimas de todo nuestro litoral, aun del continente, y anteponerlo a cualquier otro problema económico y político.

El Ejército y la Armada son, según el instinto popular, los únicos que pueden salvarnos de cualesquiera contingencias, por lo tanto hay que robustecerlos y organizarlos.

Nada hace temer que por ahora en las Baleares, en Canarias y en los presidios africanos, haya ningún peligro que temer, pero bueno es anticiparse a los acontecimientos procurando que las defensas marítimas y terrestres estén a la altura de los riesgos que de improviso pudieran sobrevenir. — X.

Frente a frente

La nota saliente es el estupor producido en los ministeriales por la actitud intransigente de la Curia romana a la insinuación del Gobierno español en el asunto relativo al régimen de cementerios y matrimonio civil.

Hasta ahora realmente no se ha hecho nada más que esbozar un criterio por parte del Gobierno, y que más que a marcar una tendencia en la cuestión de doctrina, se limita a afirmar la soberanía del Estado en dichos asuntos.

La sorpresa del Gobierno es tanto mayor y más desagradable cuanto la iniciativa no partió esta vez de su lado. Recordábase, en efecto, que en la época del Sr. Moret el Nuncio presentó reclamaciones contrarias a la intervención del Estado en el índice del régimen de los cementerios y en las relativas al matrimonio civil.

El Gobierno del Sr. Moret, experto conocedor de las dificultades que estas cuestiones habían de suscitar, pensaba resolverlas de plano, incluyéndolas en el llamado bloque radical para el que necesitaba el concurso de unas Cortes completamente emancipadas de la levedad clerical; pero detenido en sus propósitos, salió del Poder.

El Gobierno que le sucedió, ó sea el actual, contestó la notafal Nuncio en términos que no podía abrigarse la menor duda acerca del fondo de las cuestiones planteadas por la curia romana, y así estaban las cosas, cuando de pronto llega la noticia de la resuelta intransigencia del Papa a menoscabar en lo más mínimo tocante a las indicadas cuestiones lo que estima como del derecho y de las prerrogativas de la Iglesia.

Ahora bien afecto eso esencialmente al fondo de la cuestión? Indudablemente, pero hasta el presente no se ha oído sino bordar, pues el Papa, para justificar su intransigencia ha dicho que es preciso que el Vaticano se oponga con todas sus fuerzas a los adelantos de la idea anticlerical.

Por su parte, si bien de una manera oficiosa, el Gobierno, por boca de su presidente, ha afirmado sus tendencias laicas y su decisión de mantener inquebrantablemente, en todo lo temporal, la indiscutible soberanía del Estado, añadiendo, como de pasada, que en este pleito la corona está resuelta a seguir estas fuertes corrientes de opinión.

Aun cuando no se trata sino de una primera escaramuza, se ve ya perfectamente que el conflicto entre las dos potestades, la eclesiástica y la civil viene a marchas forzadas; y lo más sensible es que tratándose de una cuestión de vida ó muerte para la primera iniciada en Francia por la ley de separación, el Vaticano busca la revancha en España donde el clericalismo tiene hondas raíces y espera, por lo tanto, resarcirse con creces del golpe mortal recibido en Francia.

Eso explica que la iniciativa haya partido de la primera nota presentada en Abril por el Nuncio, al Gobierno del Sr. Moret, y cuyo primer resultado fué la salida del Poder de este eminente hombre público.

Apenas conocida en Roma la contestación dada a dicha nota por el Gobierno actual, el Papa, anticipándose a la campaña de radicalismos que se anuncia, declara que no admitirá la más mínima reforma al actual derecho concordatorio, por donde resulta que el Gobierno de España está ya notificado de que no tiene otro remedio que ó someterse incondicionalmente a la Iglesia aceptando íntegramente las reclamaciones contenidas en la nota del Nuncio sobre jurisdicción eclesiástica en materia de matrimonios y cementerios, ó ponerse, como Francia, completamente fuera de toda cordialidad y avenencia.

En estas circunstancias es cuando el Go-

bierno español trata de nombrar un embajador cerca de la Santa Sede y creemos que el conflicto estallará antes de lo que el Gobierno esperaba.

De ahí el estupor, la sorpresa y la discreta indignación de que están dando inequívocas muestras los ministeriales, á quienes asiste la razón, hasta por encima de los pelos, para lamentarse.

Las declaraciones oficiosas del jefe del Gobierno, referentes a dictar medidas francamente laicas, que no atiendan a los intereses espirituales de la Iglesia, están implícitamente contestadas por el Papa al afirmar que cualquier concesión hecha por el Vaticano en ese sentido podría interpretarse como un síntoma de debilidad de la Iglesia.

Están, pues, ambas potestades, en España Estado y la Iglesia frente a frente. Una de ellas habrá de ceder ¿cuál será?

DISPAROS

El diablo las carga

Un tirador de circo, de esos que donde ponen el ojo, ponen la bala, y cuyos disparos de precisión constituyen maravillas extraordinarias, ha dejado seco de un tiro a un espectador en Suiza, de padre de Guillermo Tell, el tirador por excelencia.

Esta es la noticia saliente que traen los periódicos; porque todo lo relativo a los incidentes del naufragio del «Syrio» empieza ya a aburrir un poco a la gente, casi tanto como los dimes y diretes de frailes y antifrailes con motivo de la nota del Nuncio sobre matrimonios y cementerios.

¡Qué espanto! El tirador de riña, que estaba seguro de su pulso, salió a la pista, apuntó al blanco... y la bala quitó de un momento a un infeliz, que lo que menos se figuraba es que iba a emprender el viaje al otro barrio sin maleta y sin merienda.

Dicen los telegramas al referir este episodio trágico, que el tirador, al ver exánime a su víctima, no lo quería creer, tan seguro estaba de su pericia. Pero los hechos tienen más fuerza que los dichos, y aquel cadáver, en mitad del circo, evidenciaba que el artista había perdido en un momento su reputación.

Al persuadirse de la horrible realidad el tirador, que había permanecido un buen rato lleno de estupefacción y como atorado, según los textos, reaccionó y comenzó a dar gritos descompuestos como si se hubiera vuelto de repente loco de remate.

Como este hay muchos tiradores por ahí de esos que dan una en el clavo y ciento en la herradura, como se suele decir. Y sin embargo, se les tiene y se considera como maestros consumados; y eso que como a los cicones, solo se les conoce por los estragos que van haciendo por donde pasan.

La precisión tan decantada de esos tiradores es pura fantasía, pero como hay muchos tonos en el mundo, la gente cree lo increíble, y á lo mejor se pone delante de uno de tales artistas y queda escarmentado para mientras viva, si es que sale con bien de la hazaña.

Las gentes prudentes se fían poco de los tiradores de precisión porque saben muy bien que la menor alteración en el pulso puede desviar la puntería... ¡y adviértan que se dijo! Y que además, como es bien sabido, «El diablo las carga».

Los lamentos son al final, cuando la hecatomba se ha producido; es decir, cuando no hay remedio. Pero ¿de quién es la culpa? De los cortos de alcances que creen en habilidades y destrezas inverosímiles.

Salen un orador, por ejemplo, de esos de precisión, y cuya oratoria no parece un argumento incoherente, sino un ríñe de circo y ¡pum, pum, pum! va echando abajo las nueces y las manzanas que á veces sujetas por un hilo invisible del que tira el compañero del artista en el momento del disparo, parecen caer al impulso del disparo, hecho generalmente sin bala, y los aplausos de la galería son interminables.

Pero llegan ellos mismos a creerse sus farsas y cuando hablan de verdad, esto es, cuando disparan con bala... ¡pum! ¡cataplum! matan a la patria, ó mandan al otro barrio a un espectador inocente, que para el caso en vez de ser uno del público, es, si se trata de similes, la justicia, la libertad, el derecho, etc., etc.

Por consiguiente, Dios nos libre de estos tiradores de circo, y quien dice de circo dice de parlamento ó de cualquier otra cosa, porque... el diablo las carga.

Abel Imart.

PLÉTORA DE VAGOS

Como asunto de oportunidad háblase de una reforma en lo relativo á emigraciones, de acuerdo con el criterio que tiene en el asunto el respetable Instituto de Reformas Sociales.

Podrá ser más ó menos amplia la medida que se adopte, pero puede tenerse por cierto que no resolverá las dificultades que aquí otros siempre ese problema.

En otros países emigran los que sobran; y aquí ocurre todo lo contrario, sólo se ven los que hacen falta. El trabajo manual, el del bracero, solamente lo desempeñan aquí los necesitados, por donde resulta que habiendo plétora de vagos hay verdadera escasez de laboriosos.

Pues bien, el entorpecimiento mayor que el problema de la emigración ofrece en España, es el de no poder conseguir que los vagos se marchen y los laboriosos se queden.

Inmensa superficie de terreno sin rotura existe en España, y persistirá así durante mucho tiempo por la falta de brazos indispensables para realizar tan fecunda labor; y como cada vez aumenta más el número de los inútiles y disminuye el de los útiles, claro está que vamos de mal en peor.

El problema de la emigración ha sido mal plantado en España, tan mal, que sus resultados son contraproducentes pues en vez de constituir una salida útil al exceso de población, conservando la útil y eliminando la estéril, determina el desnivel entre lo aprovechable y lo perjudicial.

En España sólo emigran los que aburridos de no encontrar la justa compensación

de su trabajo, se van á tierras lejanas en busca de un porvenir y un nombre que en su patria no encuentran.

Pero al lado de este problema de naturaleza, esencialmente social, hay otro exclusivamente mercantil, y es el relativo al negocio de los pasajes, en el que se cometen tales y tantos abusos que en ellos está comprendido todo, desde la rapacidad de las casas reclutadoras de emigrantes, hasta la avaricia de las compañías transportadoras de esos infelices.

Se han dictado reglamentos y otras disposiciones para evitar la emigración clandestina, y en realidad no han sido otra cosa que monopolios irritantes; pero ahora sucede que se ha dejado abierta la puerta al abuso y auden á él las compañías extranjeras.

Ahora, de golpe y porrazo, cuando se han visto los graves inconvenientes que tal modo de legislar determina, se trata de remediar el mal con disposiciones nuevas inspiradas en el criterio de restricción, y con el lema de abajo la trata de blancos! en realidad lo que se pretende es atajar la emigración clandestina.

A la altura que están las cosas será difícil conseguirlo. El problema emigratorio hay que tomarlo en España á la inversa de como está planteado, y consiste en dar una prudente salida al elemento inútil con facilidades en el pasaje, y al propio tiempo ofreciendo más amplios horizontes á los trabajadores que no logran en su patria abrirse un camino de redención.

A más de esto hay siempre una masa de jóvenes sujetos á las responsabilidades del servicio militar, que emigran únicamente con el propósito de eludirlas; y eso también se debe evitar, para lo cual el Gobierno debe estudiar este aspecto interesante del problema emigratorio.

De todos modos, mientras no se haga una buena estadística de emigraciones, no será posible conocer á fondo los términos del problema; y eso hace que la opinión acoja con desconfianza los anuncios de una nueva reforma en que no se sabe si se trata de favorecer intereses generales ó intereses privados, ya que desgraciadamente en España, siempre prevalecen los segundos sobre los primeros.

MARINOS ILUSTRES

Ruiz de Huidobro y Raboschiero (D. Pascual)

TENIENTE GENERAL

Nació en Cádiz. Fueron sus padres don Manuel Ruiz de Huidobro y Fernandez de Jucini, acreditado oficial de Marina, y doña Gertrudis Raboschiero y Pareja Spinola, de nobles y esclarecidos linajes, por lo que nuestro biografiado se cruzó en el orden de Alcántara.

A los doce años sentó plaza de guardia marina en Cádiz el 14 de Diciembre de 1769.

Cursó sus estudios en la Academia y salió á navegar en la fragata «Santa Gertrudis» el 18 de Enero de 1773, con la que practicó el corso en el Océano, desembarcando el 15 de Septiembre.

El 1.º de Octubre en el navío «San Pedro Alcántara», con el que salió para Lima conduciendo azúgnes, siendo brigadier de guardias marinas.

Ascendió á alférez de fragata el 23 de Noviembre de 1773, á alférez de navío el 16 de Marzo de 1776, á teniente de fragata el 23 de Mayo de 1778, á teniente de navío el 27 de Mayo de 1780, á capitán de fragata el 14 de Enero de 1781, á capitán de navío el 5 de Octubre de 1791, á brigadier el 5 de Octubre de 1802, á jefe de Escuadra el 24 de Febrero de 1807 y á teniente general el 2 de Agosto de 1809.

Navegó de subalterno hasta el año 1802, catorce años, cuatro meses y diez y ocho días, y mandando cuatro años y veinte y tres días.

Los años de 1776 á 1790 estuvo destinado en las Escuadras del mando de los generales D. Antonio de Barceló, marqués de Casa Tilly y D. Juan de Lángara, en la que practicó diferentes cruceros en costa por el Mediterráneo y Océano, asistiendo á las expediciones de Orán, Ceuta, Argel, Melilla y Tolón. El año 1799, mandando el navío «Concepción» de la Escuadra del teniente general D. José de Mazarredo, desarmó de todos sus paños y remolcado por el navío «Salvador del mundo» hasta Calahonda, fondeó en dicha rada, formó bandolas, siguiendo su viaje á Cartagena, donde se halló.

Con el navío «San Ignacio» salió para Lima conduciendo azúgnes, y regresó en 1796. Fué defensor del teniente general conde de Morales de los Ríos en la causa que se le siguió por su conducta en el combate que con la inglesa sostuvo la española, de la que era segundo jefe, sobre el Cabo San Vioente el 14 de Febrero de 1797.

Por Real orden en Mayo de 1800 obtuvo el mando de las fuerzas sutiles del Apostadero de Puerta Sevilla en Cádiz, cuando la blaqueaban los ingleses.

Los años de 1803 á 1807 fué gobernador de Motevideo y comandante general del Apostadero de Marina en el Río de la Plata.

Durante su carrera se halló en las campañas de guerra siguientes: Con la fragata «Júpiter», en las operaciones y rendición de la Colonia del Sacramento contra los portugueses. Mandando una bombardera asistió los ocho ataques que se dieron á la plaza de Argel. Con la fragata «Ceclia» de su mando, á la defensa de Tolón y al evacuarse la plaza sostuvo fuego con una batería, también asistió al reconocimiento de los atarazanas, sufriendo el fue-

go de un fuerte que le destruyó el velamen. Con el mando de una división de lanchas pasó á Ayamonte, y operó con ella para proteger las operaciones del Ejército contra Portugal.

En Mentevideo sostuvo el sitio que le pusieron las tropas británicas, cayendo prisionero.

En Cádiz durante el sitio de los franceses. El tiempo que estuvo desembarcado practicó su servicio en los batallones de Marina, siendo nombrado en 16 de Marzo de 1790 comandante del noveno, y desempeñó el mando de varios buques desarmados. En 17 de Noviembre de 1801 pasó á la Corte á las órdenes del jefe de Estado Mayor de la Armada, auxiliando los trabajos al teniente general D. Domingo de Grandallana, en lo que cesó en Agosto de 1803 que fué nombrado comandante del Apostadero del Río de la Plata.

Por sus servicios en la plaza de Montevideo ascendió á jefe de Escuadra, y dos años después á teniente general.

Falleció en Cádiz á fines del año 1811. CAMILO RIQUER Y ZABECOR.

EXTRANJERO

ESPAÑA Y EL VATICANO

Por las noticias que los corresponsales de la prensa extranjera en Roma transmiten á sus periódicos, va conociendo la actitud en que el Vaticano se colocará ante los propósitos reformistas del Gobierno español.

El Papa conferenció ayer detenidamente con el marqués de Tovar sobre la situación política y religiosa de España y sobre las cuestiones de cementerios y del matrimonio civil.

Lamentó el Pontífice que se haya pretendido atribuir color político á esas cuestiones, y declaró que el progreso de las ideas anticlericales, tanto en España como en Francia, impone á la Iglesia el deber de resistir.

ACCIDENTE DE AUTOMÓVIL

El automóvil del duque de Conaught, hermano del Rey Eduardo, chocó ayer tarde en Honmonth con el del comandante del servicio médico militar. Ambos coches quedaron destruidos.

El duque resultó contuso, pero pudo pasar revista á las tropas. Ha sido preso el mecánico del automóvil del comandante.

LA SITUACIÓN EN RUSIA

En Moscú hay 21 000 obreros en huelga. La policía detuvo ayer en San Petersburgo á 100 impresores.

Entre los huelguistas y la policía ha habido hoy dos sangrientas colisiones, resultando muchos heridos.

La *Gaceta de la Bolsa* dice que á consecuencia de la negativa de varios políticos á formar parte del nuevo Gobierno, el Sr. Stoypin recurrirá á la adopción de otras medidas de rigor á fin de lograr la pacificación del país.

En un nuevo Consejo que han celebrado los jefes de las delegaciones obreras, se ha decidido que cese la huelga.

El trabajo será reanudado enseguida. El *Novoe Vremia* acoge el rumor de que próximamente se decretará la creación del cargo de generalísimo, para el que será designado el gran duque Nicolás sin darle atribuciones de dictador.

De Varsovia dicen que los terroristas siguen atacando y saqueando los depósitos de alcohol y las oficinas de Comunicaciones.

MANIOBRAS MILITARES SUSPENDIDAS

La ola de calor que cruzó la semana pasada sobre Europa, hace sentir grandemente en Austria.

Muchas estaciones meteorológicas han registrado 100°, 4 á la sombra.

Ayer en Viena, á las siete de la mañana, el termómetro marcaba 73°, 4.

Al medio día una tormenta, acompañada de lluvia copiosa, refrescó algo la atmósfera.

Durante los últimos días hubo en Viena varios casos de insolación.

Varias tormentas han descargado en Stiria, el Tirol y Gorizia, causando las lluvias inundaciones locales y considerables daños.

En las maniobras militares de Pola han ocurrido 70 indisposiciones producidas por el calor, marcando el termómetro á las nueve de la mañana 105°, 8.

Hanse evitado, sin embargo, graves accidentes con la instalación de estaciones para refrescar en toda el área de las maniobras.

Al presentarse los primeros casos de insolación fueron suspendidas las maniobras, mandando retirar las tropas.

PERSIGUIENDO A LOS ANARQUISTAS

La policía italiana, advertida por los encargados de la vigilancia internacional de que en breve llegarán á Italia varios anarquistas procedentes de los Estados Unidos, ha enviado algunos agentes á las fronteras, especialmente á la francesa.

La policía americana, sabiendo que se ha descubierto dinamita en el equipaje del sospechoso anarqui ha seguido la pista á varios libertarios relacionados con éste, averiguando que en su mayoría han embarcado con rumbo á Europa. Parece que Canisari hállase en relación con conocidos anarquistas de Bruselas y Livorno.

España en Marruecos

El ministro de Fomento Sr. García Prieto, demostrando prácticamente que sabe lo que trae entre manos, y que desea realizar una gestión fructífera y beneficiosa para España al frente del citado departamento ha hecho circular el siguiente cuestionario con el que se facilitará grandemente el desarrollo de nuestra influencia y de nuestros intereses comerciales en Marruecos.

«1.º Proponiéndose el ministro de Fomento llevar á los Presupuestos próximos consignación suficiente para emprender la construcción de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas, en condiciones de rapidez que permitan ver pronto convertidas en plazas comerciales de primer orden nuestros actuales presidios de Africa, desea asegurar la eficacia de estas obras ayudando ó impulsando los demás factores que, tanto por la acción del Gobierno como por la iniciativa particular, han de contribuir á crear

la corriente mercantil que puede dar á España una verdadera supremacía en el vecino Imperio. Nuestras ciudades fabriles y las provincias del Sur de España están interesadas inmediata y directamente en esta empresa nacional, y á sus organismos y elementos más caracterizados acude el ministro, deseando conocer sus opiniones y cuantos datos sobre navegación, exportación é importación le puedan ser facilitados.

2.º Además de los tres puertos indicados, ¿qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse en Ceuta, Melilla y Chafarinas?

3.º ¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósito de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? Estos zocos, ¿deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?

4.º En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el grantiamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?

5.º ¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hicieran otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente, ó impulsarse la realizada por grandes vapores?

6.º Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?

7.º Medios para favorecer la exportación de Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferreteria, petróleo, etc.

8.º Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajeros al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?

9.º Es preferible crear cátedra de Arabe vulgar y Geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?

10.º ¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegarán á una verdadera fraternidad con los españoles, y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?

11.º Los comerciantes moros y judíos que se establecieron en Ceuta, Melilla y Chafarinas, ¿deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?

12.º ¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras ó Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y ésta y San Fernando, donde, em palmando con la línea andaluza, llevaría su radio de acción hasta Huelva?

13.º ¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?

14.º ¿Convenía centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?

15.º ¿Convenía estimular especialmente la formación de grandes Compañías de Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etcétera, ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secundan las iniciativas del Estado?

16.º ¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior.

17.º ¿Qué medios habría para atraer á los

nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Euro a en los de Tánger, Tetuan, Larache, Rabat y Mazagán?

17. Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquellos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?

18. Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.

Desde San Fernando

Noticias de Marina.—Del Departamento

7 Agosto

Se circula á los Jefes de Cuerpo que S. E. ha dispuesto se celebre la orden de los lunes á las diez y media de la mañana.

—Al intendente se remite instancia de la viuda del teniente de navío D. Manuel Albacete, solicitando se le expida pasaporte para trasladarse ella y su hijo á San Juan de Puerto Rico.

De dicha señora se admite á la Comisión liquidadora otra instancia solicitando le sea abonado plus dejado de percibir por su difunto esposo.

—El subsecretario del ministerio remite instancia del teniente de navío D. Angel Pardo en súplica de gratificación por el cargo de brigada.

—Se noticia al subsecretario embarcó en la escuadra de instrucción el alférez de navío don Francisco Bernal, y haber pas portado para Las Palmas el de igual empleo D. Wenceslao Benítez. El primero de dichos oficiales cesa en el Arsenal.

—Del jefe de Estado Mayor de Ferrol se interesa estado del expediente de abintestado del marino fallecido José Amores de Oria.

El naufragio del «Syrio»

Por la Capitanía general del Departamento se ordenó á las comandancias de Marina de la comprensión del mismo que si á ellas arriba algún naufragio del vapor «Syrio», se telegrafe inmediatamente al ministro de Marina.

Buque de guerra

Se ha dispuesto que el buque «General Concha» entre en dique para limpiar y pintar fondos, por lo que se concede crédito y se manda preparar el dique.

Naufragio del vapor «Syrio»

A bordo del buque naufragado

En un remolcador del Arsenal, un oficial y varios tripulantes del «Syrio», acompañados por un representante del vicecónsul de Italia, y llevando el personal y los materiales necesarios, dirigieron al buque hundido para ver si podían ser extraídos los valores y el equipaje.

Regresaron ayer por la tarde y han manifestado que sólo podía ser extraído el equipaje de la tripulación por hallarse á proa y encontrarse ésta á flor de agua.

Pretenhieron también, aunque infructuosamente, salvar la caja de caudales y la correspondencia. El «Syrio» había embarcado en Barcelona 576 artículos para distintos países sudamericanos.

En una gran extensión hállase vigilada la costa por fuerzas de la Guardia civil y carabinieri, por si el mar arroja á la orilla objetos de valor.

Manifestación del capitán del «Syrio»

El Sr. Piccone, capitán del buque naufragado, pasó las horas de terror, se ha mostrado más comunicativo con los reporteros de la prensa local y los correspondientes de la madrileña.

—Tenía pensado retirarme—ha dicho—hace cosa de medio año. Soy viejo para la braga marítima y tenía derecho á descansar.

Lo pensé demasiado y no lo hice. Fui aplazándolo de viaje en viaje; pero éste me había jurado que sería el último que hacía á la América.

—Conozco palma á palma—añadió—el Mediterráneo y si me hubiesen predicho que había de experimentar en él un quebranto como el que deploro ahora, me hubiese retirado. Fui muchas veces á todos los puertos y me aproximé á mi anteojo á la playa de este mar. No acertó á explicarme lo sucedido.

—La vista que va mal—prosigue diciendo el capitán del «Syrio»—tiene la culpa. Aprecié mal, sin duda, la distancia y me entré de lleno en los arrecifes de las Hormigas.

El choque me sorprendió sobre cubierta; cuando escrutaba las costas del cabo, pensando en los peligros de los islotes que lo

rodea. Enseguida me hice cargo de la gravedad de las circunstancias.

—Han dicho que fui de los primeros en abandonar el barco y no es cierto. Yo no lo hubiera abandonado hasta no haber visto á salvo á todo el pasaje.

Como soy viejo no tuve el vigor preciso para imponerme y varios de los de la tripulación, que me quisieron, me asieron violentamente y me sacaron del barco y me pusieron en lugar donde me salvase. Me he salvado y mejor hubiera querido morir.

El Sr. Piccone narra este episodio de la catástrofe con emoción manifiesta, casi llorando.

—Antes de que me hicieran salir del barco—ha dicho el Sr. Piccone—mandé abrir las válvulas de las calderas; así es que no pudieron estallar.

Los naufragos emigrantes han sido instalados en la Plaza de Toros.

Documento interesante

Antes de zarpar de Alicante ayer tarde el capitán del vapor «María Luisa» entregó á las autoridades de Marina un extenso parte que contiene interesantes detalles de los primeros momentos del naufragio del vapor «Syrio».

Naufragando—dice—en la tarde del 4 al 5 de Agosto por entre el grupo de las islas Hormigas y cabo de Palos, observé que en dirección de Levante á Poniente, por fuera de las Hormigas, pasaba un vapor que por su aspecto reconocí que pertenecía á la Compañía general de Navegación Italiana.

Pocos minutos más tarde, con gran asombro, vi que el citado vapor italiano había encallado en el bajo de fuera de las mencionadas islas.

Instantáneamente hice rumbo al desgraciado buque, y antes de llegar á su costado, se había sumergido más de medio barco por la parte de popa; presentándose á la vista un cuadro de desconsolador é indescriptible, pues el mar se hallaba lleno de seres que con sus vavidas cintarones, ó de corona, balsas, botes destrozados y algunos de quilla si sol con personas agarradas á ellos, veleros boyas y otros objetos y natando con todas las fuerzas posibles, mezdándose con algunos cadáveres de hombres, mujeres y niños.

Mientras se amarraba el timón á popa quedando en aquellos momentos el buque sin gobierno, el bote que teníamos en el agua se había atorado demasiado de á bordo repleto de naufragos. En la imposibilidad de poder tomar el mar el «Marie Louise» á causa del viento Levante fresco que con su correspondiente marejada reinaba, hice un desembarque de 21 naufragos á la isla «Hormiga grande» librando espontáneamente el terror D. José Acosta, su justificante de haber desembarcado 15 naufragos (por no enterarse de momento que habían sido 21). Armados ya para poder gobernar desde el saltijo de popa volvió el bote á bordo y continuamos la operación de salvotaje hasta que no vimos con vida naufragado alguno, sino la mar sembrada de objetos y cadáveres. Poco después de nosotros acudió al lugar del siniestro un pailebot costero que acercándose al buque naufragado y en su poco caudal, trasladó á su bordo un sinnúmero de personas.

Después de llegar en algunos botes, el vapor francés «Poitou» y otro de nacionalidad ignorada.

El parte termina especificando el número de naufragos que á bordo del «María Luisa» hallaron salvación y que se eleva á 29.

El personal de la Armada

Digna de elogio es la conducta seguida por el personal de la Armada que por orden del Excmo. Sr. Capitán general del Departamento de Cartagena salió en el remolcador del Arsenal para auxiliar y evitar en lo posible que el siniestro tomara más proporciones.

La prensa atenta más á los naufragos y expresando el dolor que tan terrible siniestro ha causado á todos, apenas consigna la parte que tan importantes elementos tomaron en el salvamento.

El teniente de navío D. Joaquín Saavedra, que mandaba el remolcador del Arsenal, se distinguió por su arrojo, su pericia, su inteligencia, y á no haber sido tan grande su tacto, el remolcador que mandaba hubiera tal vez sido pasto de las olas por ser impetuoso el oleaje en las cercanías de las islas de las Hormigas.

Los Sres. Monmeneu, Sánchez Gómez y Roig, acompañados de los practicantes señores Jumilla y Martínez desplegaron todo su celo auxiliando á las víctimas y prestando les los auxilios de la ciencia.

Bien merecida una recompensa los que tantos servicios han prestado con grave riesgo de su vida.

ban abarloados; pero en el tope de mesana del primero flameaba siempre la insignia de contralmirante, mientras que había desaparecido del mismo tope del segundo la bandera cuadrada francesa. «El Achilles» seguía aún entre los enemigos, más sotaventado que ninguno de los navios ingleses y sin un solo mastelero en pie. No obstante, os tentaba su bandera en su puesto mientras el «Thunderer» y el «Dublin» se dirigían con toda diligencia á prestarle auxilio; aunque, á decir verdad, los buques franceses que estaban en las inmediaciones, parecían tener más deseos de apartarse cuanto antes del combate, que de conseguir mayores ventajas. El «Tamarisk» se hallaba en el mismo caso que el «Achilles» respectó á destrozos en el aparejo; pero había sufrido mucho más en el casco y tenía triple número de bajas. Había arriado su pabellón y los botes del «Warspite» con el cual había combatido ruidamente, rodeaban sus costados. El «Foudre» faltó casi un tercio de su gente entre muertos y heridos, e iba á la ruina y había sido á los suyos pidiendo auxilio; pocos minutos después tenía realidad sus plos mayor y de mesana. El «Blenheim» había perdido sus tres masteleros á semejanza del «Plantagenet» y los navios «York» y «Elizabeth», su

Los funerales

Capitán general al ministro de Marina. Se han celebrado funerales por las víctimas del naufragio, con asistencia de autoridades, Ayuntamiento, Cuerpo consular, numerosas Comisiones del Ejército y Armada, arzobispo de Para, naufragos y numeroso pueblo.

Por barcos pescadores se sabe que flotan muchos cadáveres.

Los Reyes en Cowes

Los Reyes de España pasaron todo el día de anteaño en el mar, pues á las once, después de terminadas las carreras, fueron á bordo del «Britania», en el que hicieron una larga excursión favorecida por la esplendidez del tiempo.

El almirante Fischer le había aconsejado que pasearan en el torpedero automóvil construido en los astilleros de Jarrow, y después de almorzar en el «Britania» se embarcaron á las cinco de la tarde en el torpedero las dos parejas regias, los almirantes Fischer y Douglas y el constructor Jarrow, que conducía el barco.

D. Alfonso lo estudió detenidamente y los ingenieros le dieron toda clase de detalles acerca de la construcción y funcionamiento del torpedero.

El poseo resultó interesantísimo. En el canal de «Salant» el torpedero se acercó al yate «Victoria y Alberto», al que subieron todos, excepto la reina Alejandra, que se quedó en el torpedero é hizo embarcar en él al príncipe de Gales.

El barco durante esta excursión alcanzó una velocidad de 26 nudos.

Por la noche celebróse un banquete en el «Yacht Squadron Club», en honor de los cuatro soberanos.

Delante del Club y durante el banquete, á guisa de guardia de honor se colocaron centenares de embarcaciones profusamente iluminadas.

Ayer salió con rumbo para España el crucero «Estremadura».

Por la mañana tuvo lugar una regata handicap para disputarse la copa del kaiser. Han tomado parte en ella los yates «Satania», «Cetonia», «Clara», «Betty», «Croco», «Adalia», «Corisande» y «Esperando».

Los Reyes de España presenciaron la salida, que se efectuó á las diez de la mañana. Créese que ha ganado la copa del kaiser el yate «Satania», que ya en otra regata ganó la copa del Rey Eduardo.

Desconócese aún el resultado oficial.

Por la tarde D. Alfonso y doña Victoria fueron en un bote hasta Osbornes Cottage.

La multitud de best Cowes tributó á los Reyes una ovación entusiasta. Aumenta cada día más la popularidad de nuestro joven marino.

El viaje á Escocia

Dióse oficialmente que el domingo, á bordo del «Giralda», marcharán á Escocia los Reyes de España.

Tomarán en Southampton un tren especial con un coche suyo recientemente construido para los soberanos ingleses, un vagón cama y un vagón para el séquito. En dicho tren irán todos los altos funcionarios de la Compañía del Noroeste.

En Escocia serán alojados los Reyes de España en el Lord Lenby, nuevo par inglés, en su castillo de Fyver, en el condado de Aberdenshire.

LA GACETA

La de hoy contiene las disposiciones siguientes:

Guerra.—Real orden dando fondo cruz de tercera clase del «Santo militar pensionado», al Auditor de División D. Joaquín Estremera y Sánchez.

Fomento.—Real orden confirmatoria de una multa impuesta á la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España por retraso de un tren.

Junta clasificadora de las obligaciones procedentes de Ultramar.—Rectificación de errores padecidos en las relaciones de créditos publicadas en las Gacetas que se expresan.

Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio.—Estados de los efectos públicos negociados en la Bolsa de esta Corte y de los precios medios que han obtenido dichos efectos durante el mes de Julio último.

Dirección general de Obras públicas.—Autorizando á D. Vicente Cuervo para ocupar los terrenos de dominio público necesarios para la construcción de un ferrocarril desde la Cañada de la Viña á la estación de Almorós (Almería).

CUENTO

ALBEITAR, POETA Y MARTIR

Se comprende que D. Quijote se volviera loco leyendo frecuentemente los antiguos libros de la andante caballería.

No que Pascual, el famoso vate malagueño, perdiera el juicio en contacto diario con las bestias como albeitar ó veterinario.

Porque si bien es cierto, acreditado por la experiencia, que el mayor mal de los males es tratar con animales, no lo es menos, ciertamente, que si todos los que tratan por razón de su cargo á las numerosas bestias que en el mundo hay, empezando por las peores, las bestias humanas, hubieran de volverse locos, no habría manicomios bastantes.

Después de haberse acreditado por su ojo clínico en su profesión y ya en edad madura, sintió súbitamente el espolazo de una inspiración «sui generis» que le llevó bien pronto á escalar el Parnaso con un tope puede trepar por el tallo de una rosa.

—Viejo, pequeño, de catadura poco adecuada para expresar noblemente los bellos sentimientos de la gaya ciencia, su primer parto, para el que no necesitó «la fuerza», pues los rípios y disparates brotaron con la mayor facilidad de su misero caletre, fué un mal enjendra, en forma de comedia, titulada «A la mar», como pudo haberla denominado «A la porra» ó cosa por el estilo.

Con este motivo el espíritu bromista de los malagueños encontró ocasión abonada para solazarse, sin reparar, como otras muchas veces ha ocurrido, que no es lícito ni moral convertir en jolgorio la desgracia ajena. Pero las gentes son así; la especie humana se distingue por esa mala tendencia, dispuesta á reír á costa del prójimo, más que á llorar sobre sus desventuras.

A pesar de que el censor pasó en Madrid originalísima coleta—el censor era el insignie Serra—diciendo que autorizaba la representación de «A la mar», si había actores que la representasen y público que á su representación concurrese, no faltó compañía dramática que la pusiera en escena, guiada por el afán de extraordinario lucro, pues el éxito de contaduría era seguro. Y un gentío inmenso acudió hasta llenar todas las localidades rebosando de modo peligroso, en el luego incendiado teatro del Príncipe Alfonso, la cabida natural.

Para los apologistas de aquel acontecimiento, nunca visto, fué la cosa de más gracia y saero que se ha visto jamás.

Para nosotros, que á título de cronistas asistentes, en 1863, meses antes de la revolución, fué una página vergonzosa legada á Málaga. Que no se explote la locura, ni se la escarnee cruelmente, sin que por ello dejen de degradarse los pueblos que tal hacen.

Y para mayor baldón, el pueblo que caía bajo el látigo de González Bravo, ya muerto Narváez, en medio de la tiranía y la opresión, sufriendo el vilipendio de una situación afrentosa como aquella, tenía gusto para divertirse con un pobre demente, llevando su afán de broma y guasa á los últimos y más lamentables extremos.

Y es que en Málaga por trivialidades, de que no hemos podido curarnos, es el chiste, la broma, el buen humor, la parte más atractiva de la vida, la que mayores encantos ofrece á temperamentos especiales, poco briosos por esta causa y á inteligencias mal cultivadas.

La representación de «A la mar» produjo de utilidad once mil reales, de cuya suma no dieron ni una peseta al pobre autor, teniendo éste que contentarse con un burlesco afiliar de corbata por toda ofrenda.

Dos periódicos, «El Papel Verde», de Carrión y «El Diario Mercantil», de García Sánchez, consurando al Público, pidieron respeto y piedad para el loco, y el loco tomándolo á ofensa grave quiso cortarles las orejas á los directores, presentándose ante ellos armado de una descomunal navaja.

En «A la Mar» hablaban de los coches á la Dumont, y los guasones le hicieron creer que agradecido el constructor le mandaba uno de sus coches con seis caballos.

Cuando fué á recibirlo se encontró con que el coche no era coche, sino una carreta y los caballos dos buyes ya en los huesos. Obscúrronle con un banquete, y en el champagne le pusieron pimientilla, y á poco más el infeliz revienta.

Le llevaron á una recepción aristocrática donde las fingidas duquesas, marquesas y condesas, eran mozas de lo más malo y basto y desvergonzado de la clase de ramraza.

sus buques y llegó por fortuna con el «César» en tiempo para salvar á su amigo; mientras los demás la emprendieron con el navío que se hallaba por su través, no pudiendo meterse dentro como aquél, por falta de espacio suficiente.

Si los ingleses hubieran conocido mejor el estado de sus enemigos, hubieran podido añadir á las presas del «Tamarisk» y «Pluton» otros dos navios más. Pero en tales momentos cada uno tiene demasiado en que ocuparse de si propio para averiguar lo que sucede á los vecinos. El «Thunderer» el «Dublin» y el «Ajax» cambiaron algunos tiros á distancia con el «Duguay Trouin» y el «Hector», y á fin los dos primeros lograron rescatar el «Achilles» á costa de las averías consiguientes por parte y parte y como de quinos á veinte hombres muertos ó heridos. Tan luego como el vicesmirante se hizo cargo del resultado probable de este episodio naval, llamó por telégrafo al comandante O'Neil, que era un oficial arrojado, y luego diramos el encargo que le dió sir Garvasio.

Por este tiempo el viento saltó repentinamente al E. fresco, cambio producido en la atmósfera por la influencia de la pluviosa quemada y la variable presión de los disparos. Esta variación inaspara la cosa

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

combatientes línea á línea. El humo esparcido á causa de la incorporación de los otros navios dejó despejadas las popas del «Plantagenet» y del «César», y aprovechando la oportunidad los dos almirantes se buseron uno al otro ansiosamente. Sir Gervasio aplió la bozina á sus lábios y dijo en voz alta:

—Bandito seas Dick!... ¡Bandito por siempre!... ¡no hay como vuestro navío para gobernar así!... meted todo á babor y caed sobre M. das Prés es cosa de cinco minutos por leraros de él!

—Bluewater saludó con la mano sonriente, dió un orden, puso á un lado la bozina y en dos minutos, el «César» se envolvió en la nube de humo que había por babor, oyéndose á poco el crujido que producía el choque de ambos buques. Entre tanto desembarazada ya la cubierta del «Plantagenet» caía por su parte rápidamente sobre estribor. Suspendido el fuego por este tiempo y despedido el humo, se pudo ver que el «Foudroyant» con mayores y gaviás hufa con presteza para evitar que el «Plantagenet» pudiese alcanzarlo con la poca vela que le vaba. Las señales eran inútiles y este movimiento de los dos almirantes enemigos convirtió la escena del combate en un desordenado conjunto. Los navios cambiaban de puesto á cada momento y á veces cesaban el fuego por no tener certeza de la posición ocupada por su enemigo, hasta que hubo que suspender el combate en ambas Escuadras. Apenas se hizo esto, aumentó el viento y el humo fué barrido violentamente para sotavento. Entonces pudo contemplarse el extrogo y destrucción producidos por aquel corto conflicto.

Generalmente se podría decir que los buques franceses tenían la proa para su propia coeta y los ingleses en dirección á la del contrario. «El César» y el «Pluton» continuaban abarloados; pero en el tope de mesana del primero flameaba siempre la insignia de contralmirante, mientras que había desaparecido del mismo tope del segundo la bandera cuadrada francesa. «El Achilles» seguía aún entre los enemigos, más sotaventado que ninguno de los navios ingleses y sin un solo mastelero en pie. No obstante, os tentaba su bandera en su puesto mientras el «Thunderer» y el «Dublin» se dirigían con toda diligencia á prestarle auxilio; aunque, á decir verdad, los buques franceses que estaban en las inmediaciones, parecían tener más deseos de apartarse cuanto antes del combate, que de conseguir mayores ventajas. El «Tamarisk» se hallaba en el mismo caso que el «Achilles» respectó á destrozos en el aparejo; pero había sufrido mucho más en el casco y tenía triple número de bajas. Había arriado su pabellón y los botes del «Warspite» con el cual había combatido ruidamente, rodeaban sus costados. El «Foudre» faltó casi un tercio de su gente entre muertos y heridos, e iba á la ruina y había sido á los suyos pidiendo auxilio; pocos minutos después tenía realidad sus plos mayor y de mesana. El «Blenheim» había perdido sus tres masteleros á semejanza del «Plantagenet» y los navios «York» y «Elizabeth», su

ban abarloados; pero en el tope de mesana del primero flameaba siempre la insignia de contralmirante, mientras que había desaparecido del mismo tope del segundo la bandera cuadrada francesa. «El Achilles» seguía aún entre los enemigos, más sotaventado que ninguno de los navios ingleses y sin un solo mastelero en pie. No obstante, os tentaba su bandera en su puesto mientras el «Thunderer» y el «Dublin» se dirigían con toda diligencia á prestarle auxilio; aunque, á decir verdad, los buques franceses que estaban en las inmediaciones, parecían tener más deseos de apartarse cuanto antes del combate, que de conseguir mayores ventajas. El «Tamarisk» se hallaba en el mismo caso que el «Achilles» respectó á destrozos en el aparejo; pero había sufrido mucho más en el casco y tenía triple número de bajas. Había arriado su pabellón y los botes del «Warspite» con el cual había combatido ruidamente, rodeaban sus costados. El «Foudre» faltó casi un tercio de su gente entre muertos y heridos, e iba á la ruina y había sido á los suyos pidiendo auxilio; pocos minutos después tenía realidad sus plos mayor y de mesana. El «Blenheim» había perdido sus tres masteleros á semejanza del «Plantagenet» y los navios «York» y «Elizabeth», su

ban abarloados; pero en el tope de mesana del primero flameaba siempre la insignia de contralmirante, mientras que había desaparecido del mismo tope del segundo la bandera cuadrada francesa. «El Achilles» seguía aún entre los enemigos, más sotaventado que ninguno de los navios ingleses y sin un solo mastelero en pie. No obstante, os tentaba su bandera en su puesto mientras el «Thunderer» y el «Dublin» se dirigían con toda diligencia á prestarle auxilio; aunque, á decir verdad, los buques franceses que estaban en las inmediaciones, parecían tener más deseos de apartarse cuanto antes del combate, que de conseguir mayores ventajas. El «Tamarisk» se hallaba en el mismo caso que el «Achilles» respectó á destrozos en el aparejo; pero había sufrido mucho más en el casco y tenía triple número de bajas. Había arriado su pabellón y los botes del «Warspite» con el cual había combatido ruidamente, rodeaban sus costados. El «Foudre» faltó casi un tercio de su gente entre muertos y heridos, e iba á la ruina y había sido á los suyos pidiendo auxilio; pocos minutos después tenía realidad sus plos mayor y de mesana. El «Blenheim» había perdido sus tres masteleros á semejanza del «Plantagenet» y los navios «York» y «Elizabeth», su

ban abarloados; pero en el tope de mesana del primero flameaba siempre la insignia de contralmirante, mientras que había desaparecido del mismo tope del segundo la bandera cuadrada francesa. «El Achilles» seguía aún entre los enemigos, más sotaventado que ninguno de los navios ingleses y sin un solo mastelero en pie. No obstante, os tentaba su bandera en su puesto mientras el «Thunderer» y el «Dublin» se dirigían con toda diligencia á prestarle auxilio; aunque, á decir verdad, los buques franceses que estaban en las inmediaciones, parecían tener más deseos de apartarse cuanto antes del combate, que de conseguir mayores ventajas. El «Tamarisk» se hallaba en el mismo caso que el «Achilles» respectó á destrozos en el aparejo; pero había sufrido mucho más en el casco y tenía triple número de bajas. Había arriado su pabellón y los botes del «Warspite» con el cual había combatido ruidamente, rodeaban sus costados. El «Foudre» faltó casi un tercio de su gente entre muertos y heridos, e iba á la ruina y había sido á los suyos pidiendo auxilio; pocos minutos después tenía realidad sus plos mayor y de mesana. El «Blenheim» había perdido sus tres masteleros á semejanza del «Plantagenet» y los navios «York» y «Elizabeth», su

ban abarloados; pero en el tope de mesana del primero flameaba siempre la insignia de contralmirante, mientras que había desaparecido del mismo tope del segundo la bandera cuadrada francesa. «El Achilles» seguía aún entre los enemigos, más sotaventado que ninguno de los navios ingleses y sin un solo mastelero en pie. No obstante, os tentaba su bandera en su puesto mientras el «Thunderer» y el «Dublin» se dirigían con toda diligencia á prestarle auxilio; aunque, á decir verdad, los buques franceses que estaban en las inmediaciones, parecían tener más deseos de apartarse cuanto antes del combate, que de conseguir mayores ventajas. El «Tamarisk» se hallaba en el mismo caso que el «Achilles» respectó á destrozos en el aparejo; pero había sufrido mucho más en el casco y tenía triple número de bajas. Había arriado su pabellón y los botes del «Warspite» con el cual había combatido ruidamente, rodeaban sus costados. El «Foudre» faltó casi un tercio de su gente entre muertos y heridos, e iba á la ruina y había sido á los suyos pidiendo auxilio; pocos minutos después tenía realidad sus plos mayor y de mesana. El «Blenheim» había perdido sus tres masteleros á semejanza del «Plantagenet» y los navios «York» y «Elizabeth», su

ban abarloados; pero en el tope de mesana del primero flameaba siempre la insignia de contralmirante, mientras que había desaparecido del mismo tope del segundo la bandera cuadrada francesa. «El Achilles» seguía aún entre los enemigos, más sotaventado que ninguno de los navios ingleses y sin un solo mastelero en pie. No obstante, os tentaba su bandera en su puesto mientras el «Thunderer» y el «Dublin» se dirigían con toda diligencia á prestarle auxilio; aunque, á decir verdad, los buques franceses que estaban en las inmediaciones, parecían tener más deseos de apartarse cuanto antes del combate, que de conseguir mayores ventajas. El «Tamarisk» se hallaba en el mismo caso que el «Achilles» respectó á destrozos en el aparejo; pero había sufrido mucho más en el casco y tenía triple número de bajas. Había arriado su pabellón y los botes del «Warspite» con el cual había combatido ruidamente, rodeaban sus costados. El

La conclusión fué que el iluminado se quedó de pronto a oscuras, y que á las pocas horas se desvaneció, dándole una vez más que tembló el credo.

Encueros y magullado se encontró en la calle á las altas horas de la noche. Encontró á un inspector muy chusco que por todo consuelo le dijo:

—Oye, Pascual, si vas al Parnaso ten en cuenta que allí no te reciben sin tapa rabo. No escarmentaba por esto.

Publicó un periódico titulado *La aurora boreal* para demostrar que las naranjas de la China no son de la China.

Acerca de este extremo dijo cosas deliciosas. Ya no le bastaba la pluma, y agarró el pincel con las mismas condiciones y análogo éxito.

Pintó un Cristo con chaleco, peregrina ocurrencia que acabó de aumentar su fama. En otro de sus notables cuadros pintó á Castelar herrando un caballo y al rey Amadeo sosteniendo mientras tanto la pata levada del animal. A este asunto le atribuyó una trascendencia política inglesa. Y cuando vino la república á poco, pues el cuadro lo pintó en 1872, decía que Castelar había herrado mal la cabalgadura de la monarquía para que tropezara y se reventara. Tal explicación daba de la abdicación de Amadeo.

El tercer cuadro lo dedicó al establecimiento de coches Riperts en Málaga. La parada situada en la parte del soberbio edificio que antes se llamaba fonda de la Alameda y hoy hotel de Roma.

Y los coches pintados por Pascual eran más altos que el tejado de la gran fonda, cuyo edificio tiene una gran elevación. Las cubiertas de los carruajes subían mucho más.

A TONIO FERNÁNDEZ Y GARCÍA. (Cont. en pá.)

Desde Ferrol

Noticias de Marina — Del Dep. de Marina

Cuerpo general. — Solicita unos documentos el alférez de navío destinado en el Arsenal D. Fernando Domínguez Vázquez.

Quintramos res. — Faeó asignado á la sección de este Departamento el tercero Andrés Anca Picallo.

Cesen en la ciudad sección y son pasaportados para Cádiz, los terceros Juan Alonso Barrera, Arsenio López Rodríguez, José Bello Paz y Antonio Ufuz Montero.

Maquinistas. — Se ordenó que sea reconocido facultativamente por haber solicitado licencia por enfermo, el tercero D. Leopoldo Díaz Baamonde.

—Se remitió al ministerio acta del reconocimiento sufrido por el primero D. Ernesto Teijeiro Tessire, que solicitó pasar á la situación que prefiere el art. 33 del reglamento del Cuerpo.

Conflicto entre autoridades

La cuestión que surgió entre los señores Gayo y Mandly, ha tomado un giro que no se esperaba.

El Sr. Aguilera visitó ayer al gobernador civil, confiriendo ambos acerca del incidente del cañón Europeo.

El alcalde personalmente y en representación del Ayuntamiento protestó de la detención del Sr. Gayo y hubo de solicitar del Sr. Alba el desagravio á la ofensa inferida al fuero municipal en la persona del teniente alcalde del distrito de Chamberí.

Finalmente convinieron el gobernador y el Sr. Aguilera en que éste reclama por medio de oficio en el que se especifican todos los antecedentes para que resuelva la primera autoridad de la provincia.

Por la tarde se reunieron todos los tenientes de alcalde para tomar acuerdos que solucionen de una vez el incidente ocurrido, y terminada la reunión fueron á dar cuenta al Sr. Aguilera de los acuerdos que habían tomado en ella.

El alcalde les leyó la comunicación que tenía redactada para dirigirla al gobernador.

Dicho documento es sumamente enérgico. Los tenientes de alcalde han acordado en el caso de que no se les dé una satisfacción completa, dimitir sus cargos con carácter irrevocable.

El alcalde apoya recueltamente su actitud. Anoche recibió el Sr. Alba la comunicación del Sr. Aguilera acerca lo ocurrido en la Glorieta de Bibao.

El gobernador la estudiará en unión de la que le ha dirigido el delegado del distrito de Chamberí, llamará á los Sres. Gayo y Mandly y á los testigos del suceso para que declaren, y con todos estos detalles resolverá.

Consejo de ministros

La nota oficiosa del celebrado ayer en la Presidencia dice así: Se aprobó la distribución de fondos del mes.

El ministro de Gracia y Justicia sometió á la aprobación del Consejo un expediente de conmutación de pena, que fué despachado de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado.

Los ministros de Gobernación y Marina, refirieron las medidas adoptadas con ocasión del naufragio del vapor «Syrus».

El Consejo aprobó las medidas adoptadas, acordando manifestar al capitán general la satisfacción con que ha visto su conducta, la de las autoridades de todos los órdenes y los muy meritorios actos de caridad realizados por lo Cartagena.

El ministro de la Gobernación informó al Consejo de la pretensión de una empresa extranjera de contratar trabajadores en España, de su negativa á tal pretensión y de su propósito de presentar á las Cortes un proyecto de ley regulando la emigración sobre las bases propuestas por el Instituto de Reformas Sociales.

El ministro de Instrucción pública dió cuenta de las medidas adoptadas por el ministro de Instrucción pública para hacer efectivas las disposiciones contenidas en el decreto del conde de Romanones sobre los requisitos que han de cumplir las Cor-

poraciones dedicadas á la enseñanza para ser incorporadas á los Institutos. El Consejo acordó que se exija desde luego, y sin nuevos plazos, el cumplimiento de todas las disposiciones que regulan la existencia de todas las instituciones dedicadas á la enseñanza.

Información de Marina

Subsecretario interino. — Ayer salió para Bete, en donde pasará quince días, el subsecretario general D. José Ferrer.

Durante su ausencia queda al frente de la Subsecretaría el general Estrán, director del personal.

Vapor varado. — A la entrada del puerto de Rivasdella ha varado el vapor «Miguel Sáez» de la Compañía de Pinillos.

No han ocurrido, afortunadamente, desgracias personales. Ayer se alijaba todo el cargamento para intentar ponerlo á flote aprovechando la pleamar.

El «María de Molina». — El cañonero «Doña María de Molina» ha fondeado en Algeciras, sin novedad.

La Escuadra. — La Escuadra de Instrucción continúa reportándose en Cádiz de viveres y carbón para proseguir su viaje al Ferrol.

Cuerpo general. — Disponiendo embarquen en el crucero «Lepanto», los tenientes de navío D. Luis Pasquín Reinoso y D. Fernando Pérez Ojeda y como ayudante profesor el alférez de navío D. José Cervera Castro, en relevo del de este empleo D. José María Osorio.

Se dispone que los oficiales que se propongan para ayudantes profesores de la escuela de aplicación, sean de los que ocupen el primer tercio de la escuela.

Aprobando que el capitán general de Cádiz haya dispuesto el cese como agregado á la comandancia de Marina de aquel la capital, por ascenso del teniente de navío don Manuel Fernández Piña, quedando para las atenciones del servicio.

Concede dos meses de licencia al alférez de navío de la corbeta «Nautilus» D. Guillermo de Cincunegui y Chacón, quedando afecto á la Jurisdicción de Marina en la corte, relevándolo en dicho buque el oficial que disponga el capitán general de Ferrol.

Nombrando ayudante personal del contraalmirante D. Enrique Sostra Ordóñez, vocal del Centro consultivo, al teniente de navío D. Ramón Martínez del Meral, relevando á éste en la Escuadra, el oficial de igual empleo D. Francisco Calvo Pino.

Idem auxiliar interino del negociado de campaña de la subsecretaría del ministerio, al teniente de navío D. Gonzalo de la Puerta y Díaz.

Concede dos meses de licencia para asuntos propios al alférez de navío D. Francisco Rapallo Flores, del «Marqués de Molins», quedando afecto á la Jurisdicción de Marina en la corte.

Disponiendo que al desembarcar del cañonero «Tomarino» el alférez de navío don José J. Vez y Zetina, pase á esta corte á las órdenes del jefe de la jurisdicción de Marina.

Ingenieros. — Nombrando vocal de la junta para la administración del fondo de reparaciones del edificio del ministerio, al ingeniero jefe de segunda clase D. Felipe Bringas, en relevo del de primera clase D. Francisco Aparicio.

Infantería de Marina. — Declarando en situación de supernumerario desde primero del mes actual en que tomó posesión del gobierno civil de Alicante, al teniente coronel D. Carlos Valcárcel y Ruiz de Apodaca.

Escuelas y Academias. — Concedese derecho á ocupar plaza en el Colegio de huérfanos de Guadalajara, á los huérfanos D. Juan, D. Cipriano y D. Salvador Daporta García.

Material. — Aprobando plano y presupuesto para la construcción de un almacén de pólvora en el Montón (Ferrol, así como el pliego de condiciones facultativas para subastar la construcción de tres iguales, incluyendo en el primer presupuesto la cantidad necesaria.

DESD E SANTANDER

El puerto de San Vicente de la Barquera

La importante y debatida cuestión del dragado del puerto de San Vicente de la Barquera entra ahora en una nueva fase. En el Gobierno civil se ha recibido un telegrama del director general de Obras públicas recomendando que se diera á la cuestión un giro diferente al seguido hasta ahora para ver si así podía lograrse el crédito que está solicitado.

El gobernador Sr. Novalla remitió el telegrama al ingeniero jefe de Obras públicas Sr. Villanova, que también ha tenido noticias relacionadas con el mismo asunto.

Ordena la Dirección á la jefatura de Obras Públicas que se proceda á hacer un detenido estudio del puerto de San Vicente de la Barquera para ser luego enviado el proyecto á Madrid.

Ahora bien, para este estudio hay que proceder á la canalización de la parte Oeste primero, por ser la más importante y la del Este luego del puerto de San Vicente, y estos trabajos ocuparán algunos días al ingeniero. Los ulteriores trabajos de gabinete no tendrán una duración menor de dos meses, mas el tiempo que el expediente tarde en tramitarse en la Superioridad.

Para estos trabajos es necesario el crédito correspondiente, que ha de solicitarse precisamente los días 12, fecha señalada para la solicitud de estos créditos.

Aun solicitando el crédito el 12 de este mes, se calcula que no será concedido hasta los nuevos presupuestos, en Enero ó Febrero próximo, y entonces podría empezarse á hacer el estudio citado. Pero los meses de Enero y Febrero no son apropiados para tal clase de trabajos, que se realizarían me-

El ingeniero jefe de esta provincia señor Villanova, está animado de las mejores deseos y proyecta desplegar toda su actividad á favor de San Vicente de la Barquera. Al efecto, para obviar las mayores dificultades, piensa presentar proyectos parciales, considerando, en un cálculo hecho ligeramente, que el proyecto total de las obras importaría dos millones de pesetas, suma que por su cuantía se concedería con alguna dificultad.

Así la cuestión, el pueblo de San Vicente de la Barquera continuará este invierno, por lo menos, amenazado con los peligros de su barra. Porqu con todas estas cosas, trámites y recorrido de expedientes y de fórmulas se da al problema una solución tan lejana que trae aparejados muchos perjuicios. Y, por ahora, no se trata de eso. Lo que se quiere, sencillamente, es hacer antes del invierno obras de dragado para destruir los peligros más inmediatos é inminentes y evitar á San Vicente de la Barquera días de miseria y de luto. Fuera de esto, todo cuanto se haga resultará dar largas al asunto dejando al vecindario de San Vicente abandonado á los peligros del mar.

Entiéndanlo así los que deban entenderlo, los que obligación tienen de velar por los intereses de la Montaña, sobre todo cuando, como en el caso presente, se trata de la vida de honrados pescadores y del porvenir de muchas familias.

De modo que lo que debe hacerse es trabajar sin descanso por conseguir que las obras de dragado se hagan, como se pide en este mes de Agosto y el de Septiembre, tiempo hábil según informes autorizados, de los que, por lo visto, no se hace caso en esas altas esferas, donde los asuntos encuentran ó no arreglo, según es el interés de la influencia política.

De esto se trata.

El Gobierno, después de aprobar el texto de la nota oficial origen del conflicto, acordó también mantener de un modo inquebrantable y enérgico la supremacía del poder civil en el asunto planteado, aunque fuera necesario llegar á un rompimiento diplomático con la Santa Sede.

En esta actitud parece que se halla también colocado el Nuncio, pues hoy se consideraba muy probable su retirada si el Gobierno insiste en las negociaciones que han motivado este incidente.

Los republicanos. — Leemos en *El Imparcial*: «Hablábase ayer en los círculos políticos de alguna conferencia que el Sr. Salmerón ha celebrado en estos últimos días con un diputado republicano, respecto á los trabajos de la llamada solidaridad catalana y corarria á la política del Sr. Lerroix en Barcelona.

También se ha dicho, y esto se halla comprobado, que el Sr. Junoy ha escrito al general López Domínguez anunciándole una interpelación política para cuando se abra el Parlamento.

Los presupuestos. — Hasta primeros de Septiembre no recibirá el ministro de Hacienda los presupuestos parciales de los demás departamentos ministeriales.

Insiste el ministro en que es de todo punto necesario, aunque sensible, no aumentar los gastos, á fin de mantener la nivelación del presupuesto, y en que la obra importante consiste en la formación del presupuesto de ingresos. Estos, como ya se ha dicho, darán ocasión á proyectos de ley especiales.

Situación de los vapores de la «Compañía Trasatlántica»

«Alfonso XIII» llegó el 1 á Santander de la Coruña

«Reina María Cristina» llegó el 3 de Habana para Veracruz

«Montevideo» llegó el 26 á Genova de Nápoles

«Montserrat» llegó el 1 á Nueva York de la Habana

«Buenos Aires» salió el 3 de Habana para Colón

«Antonio López» salió el 30 de Cádiz para Nueva York

«Manuel Calvo» salió el 6 de Cádiz para Barcelona

«Isia de Panay» salió el 7 de Manila para Singapur

«Alicante» salió el 29 de Suez para Colombo

«U. López y López» salió el 5 de Port Said para Genova

«Isia de Luzón» salió el 4 de Liverpool para Coruña

«P. de Sadrategui» llegó el 25 á Cádiz de Barcelona

«Cataluña» llegó el 2 de Montevideo para Santa Cruz de Tenerife

«Leon XIII» llegó el 6 á Cádiz de Málaga

«M. L. Villaverde» salió el 6 de Cádiz para Alicante

«San Francisco» salió el 3 de Las Palmas para Fernando Poo

«J. del Piélagu» en servicio de Cádiz á Gibraltar y Taner

«Larache» llegó el 5 á Cádiz de Vigo

Las negociaciones con el Vaticano

Aunque de ello no se dice nada en la Nota oficial, el Consejo ayer tarde celebrado en la Presidencia ocupó de la réplica que á la última Nota del Gobierno español acerca del matrimonio civil y de los cementerios ha dado el Nuncio.

Este, según parece, ha manifestado al conde de Romanones que renuncia á toda reclamación amistosa para plantear la cuestión en el terreno diplomático; esto es, en España y la Santa Sede.

El Gobierno, después de aprobar el texto de la nota oficial origen del conflicto, acordó también mantener de un modo inquebrantable y enérgico la supremacía del poder civil en el asunto planteado, aunque fuera necesario llegar á un rompimiento diplomático con la Santa Sede.

En esta actitud parece que se halla también colocado el Nuncio, pues hoy se consideraba muy probable su retirada si el Gobierno insiste en las negociaciones que han motivado este incidente.

Los republicanos. — Leemos en *El Imparcial*: «Hablábase ayer en los círculos políticos de alguna conferencia que el Sr. Salmerón ha celebrado en estos últimos días con un diputado republicano, respecto á los trabajos de la llamada solidaridad catalana y corarria á la política del Sr. Lerroix en Barcelona.

También se ha dicho, y esto se halla comprobado, que el Sr. Junoy ha escrito al general López Domínguez anunciándole una interpelación política para cuando se abra el Parlamento.

El ministro de Hacienda los presupuestos parciales de los demás departamentos ministeriales. Insiste el ministro en que es de todo punto necesario, aunque sensible, no aumentar los gastos, á fin de mantener la nivelación del presupuesto, y en que la obra importante consiste en la formación del presupuesto de ingresos. Estos, como ya se ha dicho, darán ocasión á proyectos de ley especiales.

Situación de los vapores de la «Compañía Trasatlántica»

«Alfonso XIII» llegó el 1 á Santander de la Coruña

«Reina María Cristina» llegó el 3 de Habana para Veracruz

«Montevideo» llegó el 26 á Genova de Nápoles

«Montserrat» llegó el 1 á Nueva York de la Habana

«Buenos Aires» salió el 3 de Habana para Colón

«Antonio López» salió el 30 de Cádiz para Nueva York

«Manuel Calvo» salió el 6 de Cádiz para Barcelona

«Isia de Panay» salió el 7 de Manila para Singapur

«Alicante» salió el 29 de Suez para Colombo

«U. López y López» salió el 5 de Port Said para Genova

«Isia de Luzón» salió el 4 de Liverpool para Coruña

«P. de Sadrategui» llegó el 25 á Cádiz de Barcelona

«Cataluña» llegó el 2 de Montevideo para Santa Cruz de Tenerife

«Leon XIII» llegó el 6 á Cádiz de Málaga

«M. L. Villaverde» salió el 6 de Cádiz para Alicante

«San Francisco» salió el 3 de Las Palmas para Fernando Poo

«J. del Piélagu» en servicio de Cádiz á Gibraltar y Taner

«Larache» llegó el 5 á Cádiz de Vigo

Las negociaciones con el Vaticano

Aunque de ello no se dice nada en la Nota oficial, el Consejo ayer tarde celebrado en la Presidencia ocupó de la réplica que á la última Nota del Gobierno español acerca del matrimonio civil y de los cementerios ha dado el Nuncio.

Este, según parece, ha manifestado al conde de Romanones que renuncia á toda reclamación amistosa para plantear la cuestión en el terreno diplomático; esto es, en España y la Santa Sede.

El Gobierno, después de aprobar el texto de la nota oficial origen del conflicto, acordó también mantener de un modo inquebrantable y enérgico la supremacía del poder civil en el asunto planteado, aunque fuera necesario llegar á un rompimiento diplomático con la Santa Sede.

En esta actitud parece que se halla también colocado el Nuncio, pues hoy se consideraba muy probable su retirada si el Gobierno insiste en las negociaciones que han motivado este incidente.

Los republicanos. — Leemos en *El Imparcial*: «Hablábase ayer en los círculos políticos de alguna conferencia que el Sr. Salmerón ha celebrado en estos últimos días con un diputado republicano, respecto á los trabajos de la llamada solidaridad catalana y corarria á la política del Sr. Lerroix en Barcelona.

También se ha dicho, y esto se halla comprobado, que el Sr. Junoy ha escrito al general López Domínguez anunciándole una interpelación política para cuando se abra el Parlamento.

Los presupuestos. — Hasta primeros de Septiembre no recibirá el ministro de Hacienda los presupuestos parciales de los demás departamentos ministeriales.

Insiste el ministro en que es de todo punto necesario, aunque sensible, no aumentar los gastos, á fin de mantener la nivelación del presupuesto, y en que la obra importante consiste en la formación del presupuesto de ingresos. Estos, como ya se ha dicho, darán ocasión á proyectos de ley especiales.

Situación de los vapores de la «Compañía Trasatlántica»

«Alfonso XIII» llegó el 1 á Santander de la Coruña

«Reina María Cristina» llegó el 3 de Habana para Veracruz

«Montevideo» llegó el 26 á Genova de Nápoles

«Montserrat» llegó el 1 á Nueva York de la Habana

«Buenos Aires» salió el 3 de Habana para Colón

«Antonio López» salió el 30 de Cádiz para Nueva York

«Manuel Calvo» salió el 6 de Cádiz para Barcelona

Funciones para mañana

GRAN TEATRO (antes Lírico). — A las 8 y 3/4 — San Juan de Luz. — El contrabando. — El barquillero. — La buena sombra.

PARISH. — A las nueve y media. — El extraordinario transformista Donini en su nuevo repertorio. — El viaje de novios. — El teatro de varietés. — Payen Pierrot Enigmatische. — Les Naryas y nuevos cuadros por la tournée cinematográfica Pathe y la compañía de circo y varietés que dirige William Parish.

SALON DE ACTUALIDADES. — Todas las noches — Pura Martini, Margarita, Micaela, La Negrita, María Miranda, Matilde Varona, favorita de la Mi-Careme, de París. Las Esmeraldas, Las Celis, La Argentina, Anita Martín, Las Tempranitas. — Cinematógrafo. — Todas las tardes matinales.

RECREO SALAMANCA. — (Aysala, 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 patricios, pueden ejercitar se en este sport, desde las siete de la mañana.

CINEMATOGRAFO DEL PARQUE 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 VIDOGRAPH. — Atocha 60. — Todas las secciones la película de actualidad. Los efectos de la bomba de la calle Mayor, y las señoritas Guerrillas y el Sr. Asó, cantador de jotas.

PARQUE ZOOLOGICO DEL RETIRO. — Gran colección de fieras. Exposición diaria, de siete mañana á anochecho.

CINE ATOGRAFO DE ROSALES. — Desde las 6 de la tarde. — Variado espectáculo. Prodigiosas películas. Artistas españolas y extranjeras. Gran cervicería.

BOLSA DE MADRID

Table with columns for bond types (e.g., 4 o/o perpetuo interior conado), dates (DIA 8, DIA 9), and values.

Table for amortizable bonds (5 o/o amortizable) with columns for series, dates, and values.

Valores de Sociedades

Table listing various companies and their stock values, including Banco de España, Banco Hipotecario, and others.

Obligaciones

Table listing bonds and their values, including Cédulas del Banco Hipotecario and Sociedad de Chamberí.

Cambio extranjero

Table showing exchange rates for Paris and London.

Información política

Las negociaciones con el Vaticano

Aunque de ello no se dice nada en la Nota oficial, el Consejo ayer tarde celebrado en la Presidencia ocupó de la réplica que á la última Nota del Gobierno español acerca del matrimonio civil y de los cementerios ha dado el Nuncio.

Este, según parece, ha manifestado al conde de Romanones que renuncia á toda reclamación amistosa para plantear la cuestión en el terreno diplomático; esto es, en España y la Santa Sede.

El Gobierno, después de aprobar el texto de la nota oficial origen del conflicto, acordó también mantener de un modo inquebrantable y enérgico la supremacía del poder civil en el asunto planteado, aunque fuera necesario llegar á un rompimiento diplomático con la Santa Sede.

En esta actitud parece que se halla también colocado el Nuncio, pues hoy se consideraba muy probable su retirada si el Gobierno insiste en las negociaciones que han motivado este incidente.

Los republicanos. — Leemos en *El Imparcial*: «Hablábase ayer en los círculos políticos de alguna conferencia que el Sr. Salmerón ha celebrado en estos últimos días con un diputado republicano, respecto á los trabajos de la llamada solidaridad catalana y corarria á la política del Sr. Lerroix en Barcelona.

También se ha dicho, y esto se halla comprobado, que el Sr. Junoy ha escrito al general López Domínguez anunciándole una interpelación política para cuando se abra el Parlamento.

Los presupuestos. — Hasta primeros de Septiembre no recibirá el ministro de Hacienda los presupuestos parciales de los demás departamentos ministeriales.

Insiste el ministro en que es de todo punto necesario, aunque sensible, no aumentar los gastos, á fin de mantener la nivelación del presupuesto, y en que la obra importante consiste en la formación del presupuesto de ingresos. Estos, como ya se ha dicho, darán ocasión á proyectos de ley especiales.

Situación de los vapores de la «Compañía Trasatlántica»

«Alfonso XIII» llegó el 1 á Santander de la Coruña

«Reina María Cristina» llegó el 3 de Habana para Veracruz

«Montevideo» llegó el 26 á Genova de Nápoles

«Montserrat» llegó el 1 á Nueva York de la Habana

«Buenos Aires» salió el 3 de Habana para Colón

«Antonio López» salió el 30 de Cádiz para Nueva York

«Manuel Calvo» salió el 6 de Cádiz para Barcelona

«Isia de Panay» salió el 7 de Manila para Singapur

«Alicante» salió el 29 de Suez para Colombo

«U. López y López» salió el 5 de Port Said para Genova

«Isia de Luzón» salió el 4 de Liverpool para Coruña

«P. de Sadrategui» llegó el 25 á Cádiz de Barcelona

«Cataluña» llegó el 2 de Montevideo para Santa Cruz de Tenerife

«Leon XIII» llegó el 6 á Cádiz de Málaga

«M. L. Villaverde» salió el 6 de Cádiz para Alicante

«San Francisco» salió el 3 de Las Palmas para Fernando Poo

«J. del Piélagu» en servicio de Cádiz á Gibraltar y Taner

«Larache» llegó el 5 á Cádiz de Vigo

CURIOSIDADES

