

Diario de la Marina

Año XXXIX.—Número 11.789

Redacción y Administración

Madrid, Lunes 18 de Febrero de 1907

Calle de San Bernardo, 19.

Dos ediciones diarias.

CONTRASTES MARITIMOS

En el banquete dado a bordo del acorazado inglés "King Edward", en honor de los oficiales de la Marina portuguesa que han ido a la bahía de Lagos para presenciar las grandes maniobras de la Escuadra británica, el comandante general de la flota, almirante Sir Arthur Wilson, brindó por la prosperidad de la Marina lusitana, atención a que correspondió el capitán de navío portugués Sr. António Ribeiro, comandante del crucero acorazado "Vasco da Gama" haciendo votos sinceros por todos los progresos de Inglaterra.

Hay algo que conmueve profundamente el ánimo en estos brindis, y es el contraste que ofrece la enorme diferencia que hay entre la poderosa escuadra inglesa, surta en estos momentos en aguas de Portugal, y la misma expresión de la representación que en sus propias aguas tiene la marina portuguesa.

Se indicará tal vez que es poco oportuno señalar esa enorme diferencia cuando nosotros no podríamos, en un caso análogo, presentar una representación marítima que minorase mucho más la distancia que media entre el poderío naval inglés y el lusitano; pero en realidad las circunstancias no serían las mismas, y precisamente, lo que nos proponemos señalar con esas diferencias, es que España tiene menos disculpa que Portugal en dar lugar a que puedan establecerse tan desfavorables comparaciones.

En efecto, Portugal es territorialmente considerado mucho más pequeño que España y sus recursos económicos no le consenten mayores desenvolvimientos marítimos, y además no tiene que lamentar ninguna clase de desastres coloniales.

Cierto es que Portugal, por constituir una faja de costa al Oeste de la península, es nación que aunque pequeña se puede decir que está constantemente asomada al mar, teniendo en el Atlántico uno de los mejores puertos, pero eso no quiere decir nada desde el momento en que el país lusitano, que no corre ningún peligro y que para defenderlas en un conflicto que es poco probable Portugal no necesitaría tener barcos, supuesto que por ser amiga de Inglaterra tiene la poderosa protección de ésta para defenderse.

España no está en ese caso, y, sin embargo, la representación de su poderío naval no puede ser más deplorable, y eso ocurre por apatía de las clases directoras, que no ven ni sienten el mar, y que, por lo tanto, no pueden comprender su influencia en el destino de las naciones.

Por esa apatía, España, desatendiendo su poder naval y pudiendo ser dominadora en el mar, es esclava, habiendo perdido sus colonias y no pensando jamás en recuperar su importancia como nación esencialmente marítima, supuesto que su literal es extensísimo y ocupa posición preeminente en los mares más ricos y comerciales del globo.

El brindis del almirante Wilson en honor a la prosperidad de la Marina lusitana es acto de cordialidad que nuestros vecinos, los portugueses, sabrán apreciar en todo lo que vale. De España lo unico que podemos significar es que, aun sin estar en esas tristes circunstancias, debe servirnos de saludable enseñanza.

MARRUECOS

Despachos oficiales del gobernador de Melilla, recibidos en el ministerio de Estado, dicen que el pretendiente marroquí ha enviado emisarios a las cabillas de la costa del Peñón y Alhucemas, pidiendo nuevas contribuciones que aquellas se resisten a pagar.

Dicen de Tánger que se han reconcentrado en Fez las tropas que formarían la policía internacional de Marruecos.

Se asegura que el Maghzen está dispuesto a aceptar el proyecto de construcción del puerto de Larache, el cual costará 7.500.000 francos.

PROPULSION NAUTICA LAS HELICES MOVIBLES

La disposición de colocar las hélices de los vapores, dentro de túneles que la rotación llena de agua, constituye una innovación muy beneficiosa en la propulsión de los barcos.

Esta mejora ideada por una de las casas constructoras más acreditadas del Reino Unido ha sido ya adoptada en muchos barcos tanto de guerra como mercantes, dando excelentes resultados.

Las hélices se mueven dentro de los túneles, cualquiera que sea el calado de los barcos, pudiendo elevarse cuando estos se hallan en movimiento; de modo que el extremo posterior esté por completo encima de la línea de agua.

Esta circunstancia permite que la masa de agua, precipitada por las hélices se aproxime más a la posición horizontal, que si la parte posterior del tope del túnel estuviese fija de un modo permanente.

Para los buques de carga, este sistema es aún más importante que para los de guerra en que el calado permanece casi constante, dependiendo las variaciones de la cantidad del carbón.

En los barcos mercantes de poco calado la disposición de la parte posterior del túnel tiene que ser determinada por la línea de agua, y cuando el barco está cargado, si está fijo de extremo posterior de la parte superior del túnel constituye un serio inconveniente.

Algunas veces esta regulación de las hélices es automática subiendo o bajando sencillamente con el golpe de agua. Otras se fija por medio de una palanca en la posición que más convenga.

La hélice móvil ha sido dada a conocer principalmente en un cañonero inglés, el "Widgeon" que tiene 160 pies de eslora y 24,6 de manga, buque construido en diez secciones con objeto de facilitar su armamento en el extranjero.

Dichas secciones son todas flotantes y aisladamente solo calan unas seis pulgadas, y el objeto ha sido que puedan ser ajustadas a flote para evitar la operación, un tanto difícil, de unirlos en tierra.

Por lo demás la ventaja obtenida con el uso de las hélices móviles es obvia, y los resultados no pueden ser mejores, y teniendo estos en cuenta es lógico suponer que en muchos casos de navegaciones de río, pueda este sistema de propulsión ocupar con ventaja el puesto de las ruedas laterales y de popa, que hasta hace poco han sido consideradas como las únicas aplicables a las navegaciones de fondos muy escasos. X.

Desde Washington

28 de Enero.

Aunque no crea uno en "agüeros y cosas supersticiosas", como se decía en el tiempo viejo, ha de reconocer que el Presidente Roosevelt tiene "mascota" y que su Secretario de Estado, Mr. Elihu Root, tiene lo que en Francia se llama "guigne", en Italia "jettatura" y en España "mal de ojo".

Al Presidente todo le sale bien. Ayer parecía que iba a entrar en una lucha con los caciques republicanos del Senado, con motivo del asunto de las tres compañías de infantería de color, dadas de baja en el ejército, con su nota desfavorable, por la refriega de Brownsville. Mr. Roosevelt deseaba que se votase la aprobación de su conducta, contenida en una resolución presentada al Senado por Mr. Blackburn, demócrata. Los caciques republicanos estaban dispuestos a votar la solución, presentada por uno de ellos Mr. Foraker, en la cual, sin aprobar lo hecho por el Presidente se ordenó abrir una información sobre el caso resolución que resultaba hostil a Mr. Roosevelt.

Pues bien; Mr. Foraker, es el más temible de los enemigos del Presidente, por ser el de más talento, se ha avertido a poner un poco de vaselina en su resolución. La ha encabezado con la frase de que "sin contravenir la legalidad o justicia de acto alguno del Presidente" se manda proceder a su información.

Esto, podrán votar los senadores republicanos desde Mr. Foraker, el anti-rooseveltiano hasta Mr. Lodge, que no ha traído al mundo más que dos misiones: la de ser amigo de Mr. Roosevelt y la de defender a pescadores de la Nueva Inglaterra. Se dará el espectáculo de un desacuerdo entre el Dux y los señores del Consejo; Mr. Roosevelt acepta la resolución enmendada y agradece este nuevo favor a su mascota.

Y, entretanto la jettatura hace de las suyas a Mr. Root. Fue el Secretario a Sud América a pronunciar discursos, en los que repudió la política de anexiones; y, cuando regresaba, recurrió a la "convulsión" cubana, que trajo la ocupación y esta, a pesar de todos los buenos deseos del gobierno de Washington, ha escapado ligeramente a las repúblicas ibero-americanas.

Ahora, tiene Mr. Root la inspiración de hacerle una visita al gobernador general del Canadá, visita de mera cortesía y sin significación política, según se dijo al principio, y que, luego, se ha declarado motivada por conveniencia de cordializar más—verbo nuevo—las relaciones entre los Estados Unidos e Inglaterra y de resolver algunas pequeñas diferencias relativas a pesquerías. Y viene la guigne! Porque mientras Mr. Root intenta cordializar en el Canadá, el gobernador de Jamaica le descompone el cuadro desde Kingston.

Sin duda el acto de ese gobernador, a quien el "Post", de Nueva York, diario escrito por gente fina para la gente fina, llama "asno oficial", ese acto no bastará para hacer descomponer a Inglaterra y los Estados Unidos; pero el diablo les carga y por algo se empieza. La prensa alemana le está sacando punta al incidente; y de la que, al criticar al gobernador Swettenham, dice cosas que descubren perspectivas sospechosas. Se nos cuenta que, Sir A. Swettenham, antes de mostrarse descortés y desagradecido con el almirante americano Davis, se había mostrado hostil a los Estados Unidos como constructores del canal de Panamá; sobre que difícil, cuanto pudo, el enganche de obreros en Jamaica para los trabajos del Canal, ha criticado la gestión americana en el Istmo, sin mordisquear la lengua. Si ese funcionario es un indiscreto crónico, se explica que el gobierno británico lo mantenga en Jamaica después de haberle confiado cargos importantes en Ceylán y otras colonias?

Si algún gobierno tiene buenos servidores, es el de Londres; y a los que pillan, altos o bajos, pronto les da el canuto de licencia. Eso de que tenga en Jamaica de gobernador a un hombre que así piensa y así habla de Panamá, parece indicar que hay en Londres quienes no hablan, pero si piensan como Sir A. Swettenham.

Y es, también, un dato que merece estudio ese de que "The Standard", órgano de los conservadores ingleses, al desaprobar la conducta del Gobernador de Jamaica, diga algo que le ha salido, no sé si contra su voluntad, anti-americano. Lamenta que no hubiera barcos británicos de guerra en aquella isla, que está a merced de una "potencia merodeadora". ¿Cuál potencia, se preguntará, a no ser los Estados Unidos? Otra cualquiera que intente apoderarse de Jamaica, tendría que haberse con esta república; la cual solo consentiría que aquella Antilla deje de ser inglesa para ser americana.

El Elclair, de París, precipitando el movimiento, se apresurara a declarar que este incidente pondría término a las buenas relaciones entre Inglaterra y los Estados Unidos. No tanto! Pero si hay fundamento en esta observación que hace ese periódico: "Toda cuestión entre ingleses y americanos, se agravará a causa de la alianza anglo-japonesa". Sin duda, porque, gracias a esa alianza, obra maestra de la política inglesa, ya no se teme en Londres a los Estados Unidos tanto como antes.

X. Y. Z.

Precedentes

LOS MINISTROS DE MONTENEGRO

Los periódicos han sacado a colación estos días el propósito de los ministros de Montenegro, que sería un país de pesca si tuviera río; poniendo en los cuernos de la luna el loable propósito de esos señores vista la penuria del Erario montenegrino, de renunciar el sueldo a que tienen derecho con arreglo a su Código fundamental percibiendo solamente la mitad.

Hay que advertir que el tal sueldo sólo es de doce mil francos cada 355 días por donde resulta que al conformarse a cobrar la mitad vienen a quedar muy por debajo de nuestros jefes de Sección, y a la altura no de una zapatilla, sino de los jefes de negociado de tercera clase.

Ser ministro de esto ó de lo otro, por seis mil francos anuales, no es en verdad un porvenir lisonjero sobre todo en un país como ese en que el Estado anda a tres menos cuarto. Aquí al menos liquidamos los presupuestos anuales con muchos millones no se sabe si en papel ó "en el papel".

El precedente, bajo cualquier aspecto que se considere no es muy halagüeño y cuando tantas noticias de mayor interés se quedan olvidadas, ó en el tintero, no se comprende que ésta, de no mucho interés para el desenvolvimiento de la política internacional haya sido sacada a colación por la prensa rotativa.

¿Es que se quiere ver si nuestros ministros tienen un "arranque", parecido en favor de nuestro Erario? Eso no salvaría al país ni sacaría de sus apuros al Tesoro nacional; pero sería un rasgo, ó un "beau geste" como dicen los gabachos.

No convienen esos alardes. Aquí, donde todo está por las nubes, el pan, la instrucción, los alquileres de las habitaciones, sería desastroso compadecerse de la triste situación del Estado, amargando la propia existencia.

La caridad bien entendida comienza por uno mismo. Los ministros de Montenegro, quizás sean ricos por su casa, ó no necesiten jabón para lavarse las manos; y en todo caso, como aquí no atan los perros con longaniza hace falta estar prevenidos contra esas noticias de la prensa internacional que suelen inventar cosas muy interesantes que después... no interesan a nadie.

Abel Imart.

EL MINISTRO DE MARINA en San Fernando.

Importantes declaraciones.

Desde que llegó a este Departamento el Sr. Ferrándiz, está dando pruebas de una extraordinaria actividad, inspeccionando todo sin darse punto de reposo y sin dejar olvidado el más ligero detalle.

Hoy eran las tres de la madrugada cuando el ministro de Marina llegaba al crucero "Princesa de Asturias", ordenando al oficial de guardia mandase tocar la señal de incendio.

Inmediatamente toda la tripulación del buque ocupó sus respectivos puestos, no siendo óbice la natural sorpresa para que el simplado servicio se realizara con verdadera prontitud.

El Sr. Ferrándiz felicitó al comandante del buque Sr. Sánchez Lobatón, por el estado de policía en que encontró al "Princesa de Asturias".

Después, el ministro trasladóse al "Pelayo", donde recibió a la Comisión del Ayuntamiento, que por acuerdo de éste, había pedido hora para saludar al Sr. Ferrándiz.

La compañía del alcalde Sr. Gómez Rodríguez, tenientes de alcalde Sres. Colombo y Fernández Terán, concejales señores Piñero Márquez y Gutiérrez (D. Norberto), y secretario del municipio Sr. Roncero.

Esta visita fué muy expresiva y sirvió para que el Sr. Ferrándiz hiciera muy importantes declaraciones acerca de sus proyectos.

El alcalde Sr. Gómez Rodríguez saludó al Ministro en nombre del pueblo, dándole la bienvenida y expresándole su deseo de que la visita que realiza resulte beneficiosa para los altos intereses de la Patria y de la Marina y los de esta población cuyo estado angustioso conocía de sobra el señor Ferrándiz.

El señor ministro agradeció infinito el saludo de la comisión del Ayuntamiento, y dijo, que de su visita se había confirmado el criterio que sustentaba de la necesidad absoluta de terminar la obra del dique y la reconstrucción de los derruidos y casi inútiles talleres del Arsenal.

Me prometo, dijo, dar gran impulso a las obras de artillería en este Departamento y como en las sucesivas visitas que gire a los demás Departamentos he de estudiar sus necesidades, procuraré compensar con obras de carenas y reparaciones en uno, las que en los otros se realicen, pues como ministro de la Corona, antepongo los deseos de colectividades y particulares al florecimiento de la Patria y de la Marina, por ser estos intereses superiores a todos los demás.

Dijo también que se proponía construir el puente de paso de la Avanzadilla al Arsenal, cuya necesidad sentía.

Agregó que para realizar sus proyectos no bastaban los 35 millones, que se fijan para todas las atenciones de la Marina, pues no es posible atender a ellas porque el desgaste que sufren los buques de la Armada es superior a la cantidad que se proporciona, agregando que antes preferiere dejar de ser ministro que no cumplir el programa que ha tenido en estudio de reconstruir el poder naval; pero para ello, insistió, necesitó recursos y tiempo para desarrollarlo.

No he de negar que entre mis proyectos con relación a este Arsenal, algunos qui-

zás se tilden de perjudiciales. Cuando se conozcan en toda su extensión se apreciará mi deseo, pues pretendo dar gran impulso a las obras de artillería, terminar el dique construyendo la ante-dársena, construir el puente giratorio de la Avanzadilla al Arsenal, y procurar que nunca falten obras de carenas y reparaciones que compensen otras obras, pues mi criterio es repartir en forma equitativa las consignaciones del presupuesto, atendiendo al servicio que cada Arsenal puede cumplir sin perjuicios ni preferencias para nadie.

Estos son mis propósitos, dijo, y a ellos atemperaré mi conducta como ministro de la Corona.

El Sr. Gómez Rodríguez, agradeció al señor ministro en nombre del Ayuntamiento que representaba tan sinceras explicaciones, dándose por terminada la visita y regresando la comisión en la misma forma.

Terminada esta visita, el ministro de Marina se dirigió al Arsenal, inspeccionando con gran detenimiento todos sus talleres.

Creese que del lunes al martes dará por terminada su visita el ministro, regresando a Madrid.

El Corresponsal.

Febrero 16-907.

BRIAND Y CLEMENCEAU

No son verosímiles los insistentes rumores que han circulado a propósito de un desacuerdo, y mucho menos un rompimiento entre Briand, ministro de Cultos en Francia, y Clemenceau, presidente del Consejo de ministros, con motivo de los procedimientos de tolerancia adoptados por el primero en el conflicto religioso entre Francia y la Santa Sede.

Pero aun cuando no sean verosímiles, constituyen un mal síntoma, que no podrá menos de traducirse en debilidad para el Gobierno francés, que quizá tiene que humillar la cerviz ante las gestiones diplomáticas extranjeras para hacer más viable la ley de separación entre ambas potestades.

Es indudable que Inglaterra ha echado el peso de su influencia en la balanza a favor de esos temperamentos de concordia, haciendo comprender a Francia los peligros de que el patronato de las órdenes religiosas en el Extremo Oriente, que está al arbitrio del Vaticano, fuese a parar a manos de Alemania, rival de Inglaterra y de Francia.

Siendo discutible que Francia ceda en esta cuestión no puede menos de sorprender que se haya metido en el callejón del conflicto religioso sin tener la seguridad de salir; y buena ó mala su actitud de intransigencia con la Santa Sede era por todo extremo gallarda.

A Clemenceau, que es un carácter, tiene que producirle mortificación cruel no poder por razones de un interés nacional, llevar adelante su plan de política fundada en la supremacía del poder civil y en la completa independencia religiosa del Estado francés.

A Briand, menos enérgico pero más clarividente, tiene que satisfacerle y aun lisonjear su amor propio el pensar que quizás con sus temperamentos de paz ha prestado a su país un eminente servicio, pero los principios son los principios, y si el rompimiento entre ambos personajes sobreviene la faz de las cosas, habrá cambiado de un modo esencial.

De hecho en este pleito empieza a verse que la Santa Sede ha sabido vencer resistencias que parecían inexpugnables y eso sólo constituye un triunfo colosal y la inmediata es considerar que al no ser suya la victoria, el gobierno francés no tiene más remedio que aceptar la derrota.

Y por este orden de consideraciones con y sin consulta previa a las Cámaras, la crisis ministerial en Francia debe reputarse como inevitable. Briand, prudente y contemporizador, Clemenceau enérgico é intransigente, forman polos opuestos.

Los espectadores de esta lid titánica entre Francia y la Santa Sede saben ya a qué atenerse. ¿Qué importa ya que Clemenceau se imponga a Briand ó que éste desplace a aquél? Eso no interesa y es secundario.

Extranjero.

La actitud de lord Beresford.

El almirante inglés lord Beresford, interrogado por el corresponsal del "Herald", en México, sobre su supuesta dimisión del mando de la flota del Canal, ha manifestado que dicho rumor es inexacto.

"De vuelta a Londres, después de mi excursión por el Mediterráneo—agregó,—dije que no podía aceptar ese mando sin que se realizaran ciertas modificaciones en la flota."

El Ministerio de Marina las aprobó, y yo acepté el mando antes de partir para América."

Estátofere ferroviaria.

En Nueva York, cerca de Bedford Park, ocurrió ayer una tremenda catástrofe ferroviaria.

Un tren eléctrico, de la línea New-York-Central salió de dicha capital, a las seis y cuarto de la tarde, para ir a White.

Cerca del punto indicado más arriba descarriló, cayendo varios de sus vagones por un terraplén.

Produjo una escena terrible. En el fondo del barranco, entre maderas y herrajes, que destrozara la caída, infinidad de personas gritaban como poseídas de terror, exhalando hays de terror.

Un empleado del tren fué a la estación más próxima al lugar del siniestro, avisando a White.

De esta ciudad salió un convoy de socorro, que llegó a las diez de la noche al barranco donde ocurriera la catástrofe, descombrándolo, y extrayendo a los heridos.

Algunos de éstos habían perecido ya, sin socorro de nadie.

Hay que lamentar 25 muertos y 40 heridos casi todos graves.

El siniestro ha causado enorme impresión en Nueva York.

La política francesa.

La política pacifista seguida por Mr. Briand en lo referente a las relaciones con la iglesia, ha planteado una difícil cuestión política que pudiera provocar la crisis ministerial.

El ministro de Cultos, Mr. Briand, ha recibido a dos diputados representantes de la Federación de los Comités radicales y radicales socialistas del Sena.

M. Briand les comunicó que continuaba y continuará en su política de pacificación, flor estimas que es la mejor y la más oportuna en los actuales momentos.

Su propósito es el de dar en la sesión del martes en la Cámara explicaciones tan amplias y concretas, que no cabrá duda alguna de sus intenciones.

El ministro advirtió a los referidos diputados que, a consecuencia de las discusiones sostenidas en el último Consejo, el Gobierno ha decidido suspender las negociaciones entre el prefecto del Sena y el arzobispo de París.

La miseria en China.

Son verdaderamente horribles las noticias que se reciben de China acerca de los extragos que allí causa el hambre.

El doctor Woods, de Tsinkiampu, dice en una carta, que aquellos habitantes deshacen sus casas y venden la madera y la paja de que están construidas, para procurarse alimento. Diariamente perecen de hambre centenares de personas.

"He visitado, dice el doctor, uno de los grandes campos de socorro de Tsinkiampu, donde había unos 300.000 refugiados. El espectáculo era horroroso; no encuentro palabras para describirlo."

El invierno es terrible en China este año.

En otra carta, muy interesante, el jesuita P. Thomas calcula en un millón la cifra de personas hambrientas que hay en la prefectura de Hantschou.

"Muchas familias acomodadas en otros tiempos, dice, se ven reducidas a comer una ó dos veces al día una miserable mezcla de hojas y raíces.

"A estos horrores se unen los actos de bandillaje que cometen ciertos negociantes chinos, que, aprovechándose de la exención de los derechos concedidos para los cereales destinados a las víctimas del hambre, acumulan cantidades enormes en sus almacenes, y luego las venden a precios exorbitantes.

Muchos hambrientos devoran la corteza de los árboles."

MARINOS ILUSTRES

DON JERÓNIMO González de Mendoza y Aragón

Brigadier.

Nació en Dos Hermanas, provincia de Sevilla, el año de 1737. Empezó a servir en la Armada sentando plaza de Guardia Marina en el Departamento el 28 de Agosto de 1752.

Ascendió a alférez de fragata el 4 de Diciembre del 57; a alférez de navío el 13 de Julio del 60, y teniente de la sexta compañía del octavo batallón el 11 de Noviembre siguiente; a teniente de fragata en 17 de Septiembre del 67, y ayudante mayor del séptimo batallón en 23 de Febrero del 68; a teniente de navío el 13 de Enero del 71; a capitán de fragata en 23 de Mayo del 78; a capitán de navío el 15 de Noviembre del 84, y a brigadier el 5 de Septiembre del 95.

De guardia marina hizo tres campañas de mar; la primera el año 55 en el navío "Eolo"; siendo su comandante D. Juan Ignacio Salaverria, al corso durante cinco meses, pasando a Ferrol a desarmar, y allí desembarcó; la segunda el año 56 en el navío "Hector", que mandaba D. Antonio Rodríguez de Valcárcel, conduciendo de transporte al regimiento de Infantería de Irlanda, de Ferrol a Cádiz, y de tercera el año 57 en la fragata "Venganza", con don Joaquín de Olivares, en la que practicó el corso por el Mediterráneo durante cinco meses y seis días.

De alférez de fragata practicó las navegaciones siguientes:

El año 58 de Cádiz a Ferrol, embarcando de transporte en el navío "Nueva España" su comandante D. Francisco María Spinoza, en cuyo viaje invirtió veinticuatro días, y el mismo año hizo el corso en el nombrado "Campeón", del mando de D. José Díaz de San Vicente durante seis meses y medio por la costa de Galicia.

El año 59 hizo el corso sobre Cabo Finisterre con el navío "Glorioso" por espacio de tres meses y después pasó a incorporarse con la Escuadra del mando del marqués de la Victoria, é hizo el viaje a Cartagena, Nápoles, Barcelona y Cádiz, para traer a España al Rey Carlos III y su Real familia. Y el año 60, en el navío "Princesa", hizo el corso a los cabos de San Vicente y Santa María durante tres meses.

De alférez de navío estuvo embarcado el año 60 en el navío "San Felipe", su comandante D. Francisco Garganta, con el que practicó el corso dos meses, y en el nombrado "Asia" con D. José de Córdova con la misma comisión un mes.

El año 61 en el navío "Glorioso", del mando de D. José de Gastañeda permaneció dos meses y en el navío "Diligente" con su compañía a Ferrol, en cuyo buque subsistió tres meses, al cabo de los cuales trashedó al "Arrogante" de la Escuadra del general D. Francisco Lastarria, en el que salió para América, "sin generala", transportando los dos batallones de Infan-

teria de Murcia y Granada a la Isla de Santo Domingo, de donde se dirigió al puerto de Santiago de Cuba, donde se hallaba el año 62 con otros navios y buques de la Armada bajo las órdenes del capitán de navio D. José de Aguirre cuando fué sitiada la Habana por los ingleses, y tan luego se tuvo esta noticia, dió la vela su navio con la tropa de Marina de todos los buques que estaban en el puerto, dirigiéndose a la bahía de Juaga, en donde desembarcó marchando por tierra con su compañía y los demás que formaron un batallón a las órdenes de D. Juan Leonardo, que era teniente de navio y capitán de compañía más antiguo de los que formaron la fuerza en auxilio de la Plaza de la Habana, y el día 12 de Agosto, estando a cinco leguas de dicha plaza, recibió orden de la Junta de generales para contramarchar por tierra a Santiago de Cuba hasta nueva orden, a donde llegó el 10 de Octubre, siendo destinado con parte de su compañía de guarnición a la fragata "Palos," del mando de D. Juan de Aramburu, saliendo a la mar el día 21 del mismo por orden del comandante de la Escuadra D. José de Aguirre, entrando de arribada en el puerto de Veracruz, donde quedó a las órdenes del capitán de navio D. Francisco María de Spínola, habiendo apresado en la costa de Cuba una balandra inglesa que fué enviada a Santiago.

El 11 de Abril del 63 volvió con parte de su compañía al navio "Arrogante" de su destino, del que trasbordó el mismo año a la fragata "Soledad," su comandante don Juan Bautista Tomasco, en la que permaneció seis meses y en ella regresó a Cádiz.

El año 65 embarcó en Cádiz en el navio "Princesa," su comandante D. Francisco María Spínola, en el que permaneció un año y dos meses y hizo el viaje de Cádiz, Cartagena a Génova, conduciendo a la archiduquesa gran duquesa de Toscana y trayendo a España a la Serenísima señora Princesa de Asturias; hizo el corso sobre los Cabos, y después pasó a Nápoles y Palermo conduciendo caudales.

El año 67 fué destinado con su compañía en Cartagena al navio "Aquilas," con su anterior comandante, en el que permaneció un mes, trasbordando al nombrado "Santa Isabel" con D. Antonio de Arce, comisionado para conducir a los padres de la Compañía de Jesús a la Isla de Córcega, y con la misma comisión a las órdenes de D. Alonso de Albarquerque terminó la comisión, transportando después a Orán los regimientos de Infantería de Cantabria y Príncipe, para relevar a los de Guadalupe y Aragón que quedaron en Cartagena en cuyo puerto desembarcó con su compañía por haber desarmado el navio.

De teniente de fragata prestó los servicios siguientes:
Los años 67 y 68 en los batallones de Marina de Cartagena, y los de 69 y 70 en el Ferrol de ayudante mayor del séptimo batallón, a cuyo Departamento pasó desde el de Cartagena embarcado de transporte en el navio "San Isidro," invirtiendo en el viaje dos meses.

El año 71 embarcó en el navio "San Vicente," y al mes trasbordó al nombrado "San Nicolás," en el que permaneció dos meses y medio, al cabo de los cuales pasó al "América," su comandante D. Ignacio Ponce de León, con destino a Cádiz para hacer el viaje en la flota del cargo del jefe de Escuadra D. Luis de Córdova, en la que estuvo embarcado dos años desde su salida de Cádiz hasta su desembarco en el mismo puerto.

Siendo teniente de navio el 74 estuvo embarcado en las fragatas "Astrea" y "Santa Catalina," permaneciendo en esta última un año, en cuyo tiempo se halló en el sitio de Melilla batiendo las trincheras enemigas, y después recorrió los presidios de Alhucemas y el Peñón, donde se encontró también en los ataques a las trincheras de los moros.

El año 76 trasbordó al navio "San Isidro," en el que navegó nueve meses. Al año siguiente pasó al "San Miguel," en el que subsistió ocho meses de capitán de fragata.

El año 78 estuvo de segundo comandante del Arsenal de la Carraca once meses. A principios de Agosto del año 78 salió de Cádiz mandando la tartana "Todos los Santos," conduciendo pliegos reservados, empezando a hacer gran cantidad de agua por popa y proa a los dos días de la salida a la mar que no pudo dominar, yéndose a pique en la noche del 7 al 8 en 33°, 30 de latitud Norte, con la fortuna de encontrar-

se a la vista desde aquella tarde la Urca de guerra "Santa Florentina," que venía de Buenos Aires, a la que trasbordó salvándose con toda la tripulación.

Embarcó dicho año en el navio "Gallardo" de segundo comandante, en el que permaneció un año formando parte de la división que mandó el jefe de Escuadra don Antonio de Ulloa.

El año 79 mandó el jareque "Pilar" un mes, y el año 80 se le confió el mando de la fragata "Santa Catalina" que desempeñó por espacio de año y medio, destinado en el bloqueo de Gibraltar.

El año 81 embarcó de segundo comandante del navio "San Eugenio," de la Escuadra del mando del teniente general don Luis de Córdova, en el que estuvo año y medio, hallándose en los cinco ataques que el año 82 dió la división de navio del mando del jefe de Escuadra D. Buenaventura Moreno a las baterías enemigas de Punta Europa, en el ataque y socorro de los flantes, y en el combate naval del 20 de Octubre que en aguas de Cabo Espartel sostuvo la Armada combinada del mando del general Córdova con la inglesa del almirante Howe.

De capitán de navio el año 85, tuvo a su cargo el mando de un navio y una fragata desarmada en la Carraca, y el 86, destinado al Departamento de Ferrol, emprendió su viaje, embarcado de transporte en la fragata "Paula," en cuyo Departamento tuvo también a su cargo el armamento y habilitación de varios navios, y entendió en la carena de los que se armaron el año 80. El año 94 estuvo mandando el navio "Sirio," en la Escuadra del teniente general D. Francisco de Borja, en el que navegó dos veces, pasando a tomar posesión del nombrado "Triunfante," con el que hizo el corso otros dos meses, volviendo a mandar el "Sirio," en virtud de Real orden, para incorporarse a la Escuadra del mando del teniente general D. Federico Gravina, con la que asistió a la defensa de la plaza de Rosas, cuyo mando desempeñó por espacio de once meses.

Ascendido a brigadier a fines del año 95, le fué conferido el mando del navio "San Vicente," con el que se incorporó al año siguiente a la División del mando del jefe de Escuadra D. Sebastián Ruiz de Apodaca, con la que salió de Cádiz para la Isla de Trinidad de Barlovento, la que fué atacada por una expedición naval de superiores fuerzas inglesas el 18 de Febrero del 97, y habiendo determinado la quema de los navios que componían la división, ganó a tierra y después quedó prisionero al rendirse el gobernador de aquella Colonia y conducido a la Isla Martinica, y de allí en un buque parlamentario a Cádiz se presentó en el Departamento el 26 de Mayo del mismo año, quedando encartado en el proceso que sobre dicha rendición y quema se firmó en la Plaza de Cádiz, y resultando de él, suspenso de empleo por cuatro años, que cumplió el año 1805. Desde esta fecha quedó en el Departamento de Cádiz, prestando los servicios de su clase en buques desarmados y otras comisiones suaves. Allí asistió al combate y rendición de la Escuadra francesa los días 9 y 12 de Junio de 1808 y al bloqueo de la Isla de León por los franceses desde el año 1810 al 1813.

Por Real orden de 5 de Agosto de 1815, atendiendo S. M. a sus servicios y ancianidad, le concedió la jubilación que había solicitado, y por otra de 22 de Septiembre se le acordó dicha jubilación con agregación al Ejército de Andalucía, con residencia en la Plaza de Cádiz, en la que falleció de muerte natural el 18 de Mayo de 1823, a los ochenta y seis años de edad.

Argüelles y Omaña (D. Pedro)
ALFÉREZ DE NAVIO
Hijo de D. Lope José de Argüelles Quinones y duque de Estrada y de doña María Teresa de Omaña y Campomanes. Nació en Oviedo el 23 de Marzo de 1775. Empezó a servir en clase de Guardia Marina el 6 de Julio de 1792. Fué promovido a alférez de fragata el 9 de Noviembre del 94 y ascendió a alférez de navio el 5 de Octubre de 1802.

Durante su carrera navegó ocho años por los mares de Europa y América en las fragatas "Carmen" y "Elena," Urea "Espaciosa" y navios "Neptuno," "San Joaquín," "San Francisco," "San Pablo" y "San Fulgencio," y el tiempo que estuvo desembarcado prestó sus servicios en los Batallones, Brigadas y Arsenales.

El año 93, estando en las fragatas "Carmen" y "Elena," cuando la guerra con Francia, operó con ellas en el mar Cantábrico conduciendo tropas a Pasajes, y los años 94 y 95 formó parte de la Escuadra que mandó el teniente general conde Morales de los Ríos. El año 96 con el "Neptuno," de la Escuadra del teniente general D. Juan de Lángara, hizo la campaña por el Mediterráneo.

El año 97, embarcado en el navio "San Joaquín," de la Escuadra del general Mazarredo, prestó sus servicios en las fuerzas navales de la defensa del puerto de Cádiz, hallándose con la lancha armada en los ataques que dieron los ingleses las noches de 7 y 9 de Julio, proveyendo municiones a las lanchas cañoneras. También se halló con la lancha armada del navio "San Fulgencio," de su destino en los ataques que dieron las fuerzas navales de Cádiz a los navios ingleses "Alejandro" y "Planter" que empeñaron sobre aquella costa.

Terminada la guerra pasó a Ferrol, donde prestó sus servicios en Batallones y Brigadas. En Julio de 1804 embarcó en el bergantín-correo "San Antonio," del mando del teniente de navio D. Manuel Rodríguez. Salió con dicho buque de la Coruña el 5 de Agosto, conduciendo la correspondencia para las Antillas y Nueva España y fondeó en Santa Cruz de Tenerife el 13, siguiendo viaje el 20, desde cuya fecha no se volvió a tener más noticias de este buque ni de sus tripulantes, por lo que se supuso que naufragó con los 120 individuos de su dotación.

Aldao y Aragón (D. Francisco de)
ALFÉREZ DE NAVIO

Hijo de D. Antonio Aldao y Rendón y de doña Josefa de Aragón y Abendaño. Nació en Buenos Aires el 22 de Octubre de 1777. Sentó plaza de Guardia Marina el 8 de Noviembre de 1793, promovido a brigadier de SS. MM. el 17 de Junio del 94. Ascendió a alférez de fragata el 8 de Noviembre del 94 y a alférez de navio en 5 de Octubre de 1802. Hizo sus estudios con notas de sobresaliente.

En 26 de Noviembre del 93 embarcó en la fragata "Santa Catalina," en la que hizo viaje a Pasajes conduciendo tropas, y en Marzo del 94 trasbordó en Ferrol a la Urea "Presentación" en la que salió para la Habana, en cuyo puerto trasbordó el mes de Junio al navio "San Lorenzo," de la Escuadra del mando del general Aristizabal en el que hizo una campaña a Veracruz, pasando en Diciembre al nombrado "San Carlos," en el que regresó a Cádiz con caudales.

En Junio del 95 trasbordó al navio "Sirio," en el que salió para Ferrol. En Agosto del mismo año embarcó en el bergantín "Palomo," en el que salió para Puerto Rico, Santo Domingo, Habana y Veracruz con la noticia de la paz con Francia. En este último puerto, en Abril del 96, trasbordó al bergantín "Golondrina" y después a la Urea "Presentación," con la que regresó a Cádiz, pasando a Alicante, Barcelona y Cartagena, donde se incorporó a la Escuadra del mando de D. José de Córdova, con la que fondeó en Cádiz. En Abril del 97 embarcó en la fragata "Carmen" de la que pasó al navio "España" y de éste a la "Diana," en cuyo tiempo se halló todas las funciones y ataques que dieron los ingleses a Cádiz dicho año en las fuerzas navales de la bahía.

En Febrero del 98 embarcó en la fragata "Matilde," en la que salió para Cartagena con la Escuadra del General Mazarredo, trasbordando en dicho Departamento el mes de Agosto al lugre "Dafne," del mando del Teniente de fragata D. José Vázquez de Figueroa, con el que dió la vela para Málaga y Almería, escoltando un convoy.

En Octubre pasó al jabeque "Lebel," en el que hizo viajes a Cartagena y Málaga. En Diciembre del 99 embarcó en la fragata "Proserpina," en la que pasó destinado al Apostadero de Mallorca, en el que prestó sus servicios hasta el 6 de Febrero de 1802, que suprimido el Apostadero, se reintegró a Cartagena con los buques que lo componían y fué destinado a Ferrol.

El 2 de Mayo de 1803, en Ferrol, embarcó en la corbeta "Batidor," en la que salió para Montevideo con pliegos reservados, regresando a Ferrol el 18 de Diciembre.

El 12 de Febrero de 1804 dió la vela otra vez para el Río de la Plata, fondeando en Buenos Aires el 19 de Abril.

El 20 de Junio trasbordó a la corbeta "Atrevida," en cuyo buque hizo viaje a las islas Malvinas, trasbordando el 29 de Marzo de 1805 a la corbeta "Descubierta," con la que fondeó en Montevideo el 14 de Abril pasando el 19 de Mayo a la fragata "Asunción."

El 19 del mismo mes dió la vela desde Maldonado para perseguir a los enemigos que cruzaban por aquellos mares y al día siguiente a las tres de la tarde varó con dicha fragata en el Banco inglés y aunque logró salir a flote, aquella noche, a causa de la mucha mar, se pasó por ojo, pereciendo este oficial con casi todos los que componían la dotación, encontrando hermosa muerte también en dicho naufragio el comandante capitán de fragata D. Juan Domingo Deslobbes, el teniente de navio D. Luis Journales de la Borosa, el de fragata D. Juan Fernández Alarcón, el alférez de navio D. Manuel Coll-Padres, y los de fragata D. José Martínez Velasco y D. Pedro Barreda.

CAMILO RÍQUER Y ZABECOR.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

El Arsenal de Cartagena.—Despido de obreros.

Cartagena 18.

Con motivo de haber sido despedidos bastantes obreros del Arsenal, se ha verificado hoy un mitin, en el que se acordó pedir el apoyo de las autoridades y de los representantes en Cortes en favor de la Maestranza.

Entre la clase obrera cunde la alarma ante los rumores que circulan de llevar al Ferrol el crucero "Cataluña," en el que hoy tienen trabajo numerosos obreros.

El aumento de los sueldos

Varios han sido los periódicos de gran circulación y profesionales que nos hemos ocupado estos días del problema planteado por el "Heraldo de Madrid," respecto al sueldo que debe servir de tipo regulador para los oficiales que han de ser retirados desde el 1.º de Enero al 1.º de Mayo del corriente año.

Para nuestros colegas, como para nosotros, no ofrece duda alguna la ley de presupuestos: su espíritu y letra bien justifica el indiscutible derecho que tienen los oficiales al aumento del sueldo desde el 1.º de Enero; si bien abonable desde el 1.º de Mayo por falta de consignación para ello: vamos a demostrarlo.

Dice la ley de presupuestos aprobada en 31 de Diciembre del año último: Artículo 13: se aumentan los sueldos de los capitanes, primeros y segundos tenientes de las Armas y Cuerpos del Ejército activo y sus asimilados etc., etc., a las cantidades de: Capitanes, 3,500.

Primeros tenientes, 2,500. Segundos idem, 2,115. Como se ve, el aumento está terminante, y por consiguiente, señalados y concedidos quedan los nuevos sueldos desde el 1.º de Enero que se publicaron en la Gaceta Oficial.

Ahora bien; como en ese presupuesto no se había consignado cantidad alguna para los aumentos, se calculó podían satisfacerse solamente ocho meses del año a costa de economías hechas en otros capítulos presupuestados, y de ahí que viene después la segunda parte del artículo que dice así: Entendiéndose que estos sueldos se satisfarán en el ejercicio de 1907 con sujeción a las cifras presupuestadas, y empezando a disfrutarse el aumento que implica esta reforma desde 1.º de Mayo próximo.

Como en la primera parte del artículo ya deja señalados los nuevos sueldos, bajo esa base empieza la condición de la segunda: Entendiéndose que estos sueldos; luego ya quedan confirmados y se reconocen como tales; y solamente señala al final la fecha para el abono del aumento, ó sea de la diferencia entre los antiguos y nuevos sueldos, como bien pudiera haber señalado la de 1.º de Enero hasta el 31 de Agosto, puesto que claramente se manifiesta el deseo de abonarlos ocho meses nada más por falta de crédito;

y esto mismo se confirma más por el articulo 17 que dice:

Se aumentan los sueldos de los Tenientes asimilados de las escalas activas de la Armada en la proporción y durante el tiempo que se establece para los empleos análogos por el plazo que durante el año permitan el aumento, los sobrantes que resulten de la presión de las gratificaciones dobles etc. etc. que señala la ley, si no la del abono. Solo haya dinero para ellos; por decir mientras se sabe que no podrá satisfacerse después de Agosto ó Septiembre.

Y por que se agoten esos recursos, van por eso a perder sus derechos los oficiales que les alcance el retiro en los últimos meses del año? No, de ninguna manera, pues en el mismo caso se encuentran los que sean retirados antes de 1.º de Mayo. Queda demostrado, pues, que el derecho al aumento y señalamiento de los nuevos sueldos parten del 1.º de Enero, igual para todos; y eventual, para todos también, el hecho del abono, que son dos conceptos muy distintos. Y por esta razón, opina y reconoce todo buen sentido, el indiscutible derecho que asiste a los oficiales que desde aquella fecha se encontraban en los cuerpos activos.

Como el Consejo Supremo de Guerra y Marina, no obstante reconocer y confesar el derecho, está practicando las liquidaciones de retiros con sujeción a los antiguos sueldos, bajo el fundamento de que esos oficiales no han disfrutado el aumento concedido; de ahí que continuaremos esta noble, justa y honrada defensa.

La vigente ley de retiros de 2 de Julio de 1865, dice: Artículo 1.º... tomándose como tipo regulador el sueldo del último empleado... Cual es hoy el sueldo del último empleado? Pues indiscutiblemente el que está señalado concedido y sancionado en la ley de presupuestos de 31 de Diciembre de 1866, como bien claro se expresa al empezar la primera y segunda parte del artículo 13 que dejamos transcrito.

Que los oficiales retirados antes de 1.º de Mayo no disfrutaran esos nuevos sueldos, tampoco los disfrutarán seguramente los que sean retirados en los últimos meses del año, como tampoco disfrutaron ninguno los supernumerarios, y la mitad ó los 2/3 los excedentes, y nadie el sueldo entero por el descuento oficial que los agovia; sin embargo, el tipo regulador de todos éstos es por el sueldo íntegro, lo cual justifica una vez más que la materialidad de la percepción no es lo que constituye el derecho para el tipo regulador, y si el sueldo señalado al empleo como previene la ley de retiros, y esto mismo está reconocido y mandado observar por distintas acordadas del Consejo del Estado.

Si tan poderosos fundamentos no fuesen suficientes a reconocer ese derecho, búsquese en la analogía con las jubilaciones de los funcionarios civiles; (¿Qué razón hay para que a los militares se les juzgue de peor condición y se pretenda dejarlos siempre en situación de inferioridad? Ya que no sean más, que sean tanto como ellos.

Por esta razón llamamos la atención de los señores ministro de la Guerra y Consejeros de dicho Tribunal en defensa de tan justa equidad para el cumplimiento de una ley que, por el mismo concepto y con los mismos derechos, parie de la misma fecha.

Precisamente esa irritante desigualdad que por el mismo concepto parecía observarse, a primera vista, llamó la atención de S. M. el Rey, por lo que hubo de pedir explicaciones al ministro de la Guerra, general Weyer, quien satisfizo su importante curiosidad, manifestándole que la ley era igual para todos; pero no la fecha del abono, por falta de crédito para ello.

De no hacerse así, habrá que reconocer no sólo lo injusto y anómalo del hecho, si que también lo inhumano que resulta despa- char del servicio a esos cincuenta veteranos supervivientes que valientemente batieron el cobre en todas las campañas habidas desde el destronamiento de Isabel II, y cargados de familia arastraron una vida llena de calamidades y asaz angustiosa desde sus primeros pasos en la milicia, por el mezquino sueldo que siempre disfrutaron.

85 Folletón del "Diario de la Marina"

Los desterrados de la tierra.

POR ANDRES LAURIE

produjo una reacción. Se paseaba agitada- mente por la galería de los anteojos y hablaba solo en alta voz. Decía que lo que acababa de ver en la soledad de aquella noche estrellada, era el acontecimiento más grande de la historia; que el mundo planetario sería en adelante para la actividad humana un campo sin límites; que lo que había hecho con la Luna, se haría también con los demás globos cercanos a la tierra, y tal vez con los más lejanos.

Sin duda que Norberto, abandonándose a aquellos pensamientos, fué presa de un verdadero vértigo, pues al llegar el día se despertó, encontrándose en un sofá, con la cabeza pesada, los miembros magullados y sin recordar siquiera cuándo se había dormido.

Corrió al magnetómetro. La tensión era siempre «máxima».

El sol subía en el horizonte, y pondría de nuevo en movimiento los espejos parabólicos. Ningún motivo había para que la experiencia no marchase bien hasta fin. Y sin embargo, ¿con cuánta impaciencia el joven astrónomo esperaba la salida de la Luna! Sabía perfectamente que no aparecería hasta las cuatro y treinta y seis minutos de la tarde, y esto no obstante, mucho tiempo antes estaba mirando por el telescopio, ansioso de medirla otra vez.

Apenas rebasó la línea del horizonte, Norberto conoció la inutilidad de una medida crométrica. Su diámetro era «doble» que la víspera. Tomó ahora un arco de un grado, seis minutos y veintiocho segundos. Este aumento era tan notable, que llamó la atención de todo el mundo. Los árabes también se formaban en la llanura para contemplarla con extrañeza.

Vieron sin duda en aquel fenómeno un presagio favorable, porque no parecían asustados, sino interesados por él.

A las tres de la mañana, un poco antes de la puesta de luna, Norberto notó que su diámetro había crecido más, y que medía cerca de dos grados.

Esta vez, tan seguro estaba ya de su victoria, que fué a acostarse en seguida de tomar sus notas. En cuanto a sir Bucephalus, nada había dicho aquella noche,

y parecía muy indeciso sobre el modo de apreciar un fenómeno tan singular.

El tercer día eran las cinco y cuarenta y dos minutos cuando la Luna se alzó por el horizonte. Desde el primer momento se notó un prodigio o cambio. No era ya el astro que se vió la víspera, era un disco enorme, pálido aún, puesto que el sol brillaba en el Occidente, pero inmenso, y presentaba un arco de nueve grados; es decir, que cuarenta plenilunios de esta dimensión, tocándose unos á otros, habieran bastado para llenar la circunferencia entera del horizonte.

Pero cuando el sol hubo desaparecido un poco antes de las siete, no quedó en el cielo más que aquel disco monstruoso, aunque incompleto, un sentimiento de espanto se apoderó de todos los que le miraban.

Desde lo alto de la azotea, á la claridad de aquella Luna tan enorme, claridad casi tan viva como la del día, pero con algo de fantástico y sepulcra, se veía en la llanura á los árabes prosternarse con la cara en el polvo y los brazos extendidos; se oía del sonido del «tam-tam» que tocaba á oración á la voz de los «antones» y «darviches» elevarse clara y grave para implorar la misericordia divina. Toda la noche continuaron las súplicas á Allah y las ceremonias religiosas, hasta que por fin, á las tres y treinta y siete minutos de la madrugada,

la Luna, habiendo desaparecido según el orden natural por que se riga, los madhistas creyeron que el Todopoderoso había escuchado sus oraciones.

Las esperanzas de Norberto estaba á punto de trocarse en decepción; los árabes aparecían asustados, sí, pero no lo bastante aún para abandonar el sitio. Sin duda se decían, y con razón, que esa espantosa Luna los seguiría por todas partes, ó tal vez sus ojos habían presentado aquel fenómeno como un presagio feliz y una señal de la protección que el cielo concedía á su nuevo Profeta.

Fuera de ello lo que fuere, al día siguiente, á las seis y cuarenta y cinco de la tarde, cuando la Luna se dejó ver ocupando veintidós grados en el horizonte, es decir, cerca de la cuarta parte de medio círculo, los árabes empezaron de nuevo sus actos religiosos, sus zalemas y sus oraciones, mas no demostraron de ningún modo el deseo de levantar el bloqueo de Tehbali.

El espectáculo que contemplaban era, en verdad, más grandioso que terrorífico. La Luna, llenando, si se puede decir así, todo lo que el cielo, salvo un intervalo azul que separaba su borde del horizonte, presentaba ahora la apariencia de un disco casi completo de un blanco de leche, en el que los relieves se dibujaban con una

limpieza singular. Se distinguía perfectamente á la simple vista, cadenas de montañas, llanuras llenas de picos y cráteres, grandes espacios azulados que eran océanos ó desiertos, costas rodeadas de acantilados, rocas enormes y abismos sombríos. Con el telescopio, los menores detalles del paisaje aparecían con tal distinción, cual se pudiera ver una ciudad desde la barquilla de un globo á dos ó tres mil metros del suelo. La carencia de océanos, mares y hasta de lagos y ríos, era lo que más llamaba la atención en aquel paisaje. Una inmensa extensión de superficie lunar parecía cubierta por vegetales de un rojo oscuro, semejante al de nuestros bosques en el otoño; pero no se veían ni ciudades, ni casas, ni monumentos de ninguna clase. Verdad es que eso no demostraba que no los hubiera, porque la distancia era todavía demasiado considerable para que un edificio, aun tan alto como la gran pirámide de Egipto, pudiera distinguirse.

Si Gertrudis hubiera tenido alguna duda sobre la exactitud de las fotografías lunares que adornaban las paredes del Observatorio, ciertamente se hubieran disipado notando que los rasgos más notables consignados en ellas se mostraban del mismo modo en el mapa selénico, tan cercano ya como se desarrollaba en los cielos y se podía observar que eran los más visibles, los

COMPañIA TRASATLANTICA

Línea de Filipinas.

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 5 Enero, 2 Febrero, 2 y 30 Marzo, 27 Abril, 25 Mayo, 22 Junio, 20 Junio, 17 Agosto, 14 Septiembre, 12 Octubre, 9 Noviembre y 7 Diciembre; directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes ó sean: 22 Enero, 19 Febrero, 19 Marzo, 16 Abril, 14 Mayo, 11 Junio, 9 Julio, 6 Agosto, 3 Septiembre, 1 y 29 Octubre, 26 Noviembre y 24 Diciembre, haciendo las mismas escalas que a ída hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool, Servicio por trasbordo, para y de los puertos de la Costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Cuba y Méjico.

Servicio mensual á Habana y Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21, directamente para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se 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, é Isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápeles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona, y Génova. Combinaciones con distintos puertos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 11, el 19 de Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanita, Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

También carga para Maracaibo, Carúpano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curaçao.

Línea de Buenos Aires.

Servicio mensual saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires, emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19, y de Cádiz el 22, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso el día 1, haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo.

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escalas en Las Palmas y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea. Regreso de Fernando Póo el 26 de Febrero y así sucesivamente cada dos meses, haciendo las mismas escalas que á la ida, para Cádiz y Barcelona.

Línea de Tánger.

Salidas de Cádiz: Lunes, miércoles y viernes, para Tánger, con extensión á los puertos de Algeciras y Gibraltar.

Salidas de Tánger: Martes, jueves y sábados para Cádiz.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias, á viajantes del Comercio y por pasajes de ida y vuelta. Precios convencionales por camarotes de lujo. 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.

Noticias importantes.—Rebaja en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas de 14 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.

Estilleros del Nervión

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 (c n privilegio) para cualquier pendiente.
Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.
Instalación de lavaderos.
Construcciones metálicas, como fuentes, ar maduras, etc.

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS.
Presupuestos gratis.

COMPañIA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS

SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIM, LTD DE LONDRES

FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUIPUZCOA)

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etc., 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 á la

Dirección Gerencia: Montalbán, 3, Madrid

ó á la Fábrica: Placencia de las Armas (Gulpuzcoa)

GRAN CENTRO DE COMISIONES Y AGENCIA DE NEGOCIOS

DE

SANTIAGO GARCÍA CASTELLÓN

Solano, número 6.—OADIZ.

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 PR MER ORDEN

Diario de la Marina

ADMINISTRACIÓN: San Bernardo, 19

Precios de suscripción:

En Madrid: Un mes, 1,50 pesetas.—Trimestre, 4,50 ídem.—Semestre, 9 ídem.—Año, 18 ídem.

Provincias: Trimestre, 5 ptas.—Semestre, 10 íd.—Año, 20 ídem.

Unión Postal: Año, 60 íd.

Asia y América: Un año, 70.

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

Ibarra y Compañía

SEVILLA

Línea regular de vapores

entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos interiores.

Dos 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 semanal con Bayonne y Burdeos

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

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

ALMANAQUE BAILLY BAILLIERE

Pequeña Enciclopedia popular de la Vida Práctica
En tomo de 500 pag., 900 figuras y mapas en dos volúmenes

PUEDEN SER LEIDOS POR TODO EL MUNDO
CONVIENE A TODO EL MUNDO
INTERESA A TODO EL MUNDO

ES AMERICO E INSTRUCTIVO

600 PREMIOS y bono de artículo gran utilidad repartidos entre los compradores. Participación gratis al billete de la Lotería de Navidad n.º 11.216

PRECIO En rústico 1.º 50 En cartón 2 Pesetas En piel 3 Pesetas



Biblioteca Marítima Nacional

Cartagena.—Muralla del ar, 65, primero.

Publica y remite periódicamente 4 000 hojas-catálogos, que llevan en su primera cara noticias y precios de las obras que nos facilitan para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo á tarifa, que se manda á quien la pida.

Se invita á los autores y editores á que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

Centro de propaganda

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

¿Quiere usted una preciosidad?

Correspondiendo á repetidas solicitudes, prórroga irremisible.

Los lectores de EL DIARIO DE LA MARINA recibirán gratis y franco de envío una preciosidad interesante, UTILÍSIMA A TODOS, muy especialmente á los afectados del pecho, estómago, intestinos, de apoplejía (derrames), neurasténicos, anémicos débiles y posttráumicos. Esta Institución concedió varias prórrogas y definitivamente concede ésta hasta el último del corriente mes, para cuantos por no haber visto este aviso (publicado ya en cinco distintas veces) ó por no haber dado á la cosa toda la importancia que se merece, no la hayan solicitado. Escribase pidiendo «TAPIZ DE PRECIOSAS FLORES». Calle MARISENS, 24, BARCELONA (Gracia).

Biblioteca "Patria"

MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso debidas á los más distinguidos literatos españoles.

La mejor recomendación de esta BIBLIOTECA es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los señores Pareda, Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fastenrat, Duque de Rivas, Silvela, 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 Cánilleres.

Iltrmo. Barón de Vilagayá.

Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca.

Precio. Una peseta.

De venta en todas las librerías de España y América.

TODO SE PAGA A PLAZOS CÓMODOS

á personas serias y de garantía

Catálogos especiales

- Núm. 1. Bicicletas y motocicletas.
- Núm. 2. Confección de toda clase.
- Núm. 3. Muebles.
- Núm. 4. Máquinas de coser.
- Núm. 5. Pianos.
- Núm. 6. Instrumentos para médicos.
- Núm. 7. Automóviles.
- Núm. 8. Gramófonos y cinematógrafos.
- Núm. 9. Armas de todas clases.
- Núm. 10. Joyería relojería y artículos de fantasía.

Se sirven los artículos de fabricación alemana que no se encuentran en los catálogos.—Toda discreción.—Agencias en todas partes del país.—Para más detalles escribir indicando sus señas á la

EMPRESA ALEMANA EXPORTADORA ARNOLD FEUER
Berlín S. W. 43, Friedrichstrasse 27

Maugars á San Sebastián
Comisionista para Francia.
ESPEJOS MISTERIOSOS Y PEGA- NUEVOS PINCELES BARATOS