Diario de la Marina

Año XXXIX.—Número 11.809 | Redacción y Administración | Madrid, Miércoles 13 de Marzo de 1907 | Calle de San Bernardo, 19. | Dos ediciones diarias.

CONTRASTE SIGNIFICATIVO

Mientras en Europa se habla de disminuir los gastos navales, á lo que ha dado ejemplo Inglaterra, presentando para el nuevo ejercicio económico unos presupuestos rebajados en lo que se refiere á nuevas construcciones, y se discute mucho acerca de si Alemania seguirá ó no ese impulso, allá en Oriente se piensa en aumentar, por todos los medios, el poder marítimo.

No hablemos del Japón, que tan cuerdamente ha sabido utilizar en su desenvolvimiento y preponderancia el factor naval y fijémonos en China que se está reconstituyendo y que ha fijado ya su atención en lo importante que es para un país el poseer una excelente escuadra.

La reciente guerra ruso-japonesa ha sido para todo el Oriente y sobre todo para China una revelación. Jamás se creyó que un país recien llegado á la asimilación de progreso occidental como es el Japón estuviere en caso de vencer en combates navales á una nación tan poderosa como Rusia.

Y eso se ha visto bien claro que lo debe el Japón á la predilección constante con que se ha consagrado á perfeccionar el instrumento marítimo; abarcando todo cuanto con él se relaciona así en su creación como en su manejo, porque hay que reconocer que si es maravilloso que en pocos años el imperio del sol naciente ha creado astilleros y factorías navales para atender á sus propias necesidades, y tiene en la mar una escuadra potente, parte construída en Inglaterra y parte en dichos astilleros y factorías, es más admirable todavía que los japoneses hayan sabido manejar los barcos de guerra con tanta precisión, con tanto aplomo y con tanta inteligencia.

China quiere crear Marina de guerra y el Japón la ha construído ya. Esos países orientales que durante tantos siglos han vivido como aletargados en la barbarie despiertan ahora fuertes y vigorosos y su primer cuidado es el de preocuparse de la Marina militar. ¿No forma esto un contraste muy notable con la falta de iniciativas, con el cansancio, digámoslo así que los países occidentales sienten por el engrandecimiento del factor marítimo?

Nunca se habló en China ni en el Japón, antes de su evolución, de semejantes propósitos; y ahora, por el contrario, toda la ambición de esos pueblos que parecen haberse escapado de una cárcel inmensa que los separaba del mundo internacional, es adquirir barcos, muchos barcos, como si con ellos vieren asegurada la realización de ensueños de grandeza largo tiempo ambicionados.

Dentro de muy poco tiempo la flota del Japón y la de China serán más importantes que las de los países orientales. Hoy mismo la del Japón es ya tan respetable que Inglaterra no ha vacilado en pactar convenios y tratados con lo nipones antes de que éstos puedan estar en condiciones de atacar al comercio inglés en la India.

Ahora son los yanquis los que están amenazados en su comercio del Pacífico, y bien se ha visto su empeño en evitar un rozamiento con el Japón, que desea ir á la guerra antes de que se construya el Canal de Panamá, que evitará á los buques norteamericanos bajar hasta el Estrecho de Magallanes para llegar hasta el Pacífico, cuyo tráfico desean acaparar á todo trance los japoneses.

El Oriente se civiliza, se emancipa, se proclama árbitro de los destinos del mundo mediante la preponderancia que adquiere con el poder marítimo. El Occidente por el contrario se cansa de los armamentos navales, de los grandes presupuestos marítimos y trata de reducirlos planteando en la Conferencia de La Haya tan transcendental tema. ¡Qué contraste tan significativo!

LA HECATOMBE DE TOLÓN

Cuando estaba ya completamente listo y en espera de la orden para salir del dique, ha hecho explosión el acorazado francés "Jena", en Tolón, perdiéndose totalmente el buque y determinando una catástrofe inmensa por los centenares de víctimas que ha producido.

De poco tiempo á esta parte Francia está en desgracia con sus barcos; pero en medio de esas hecatombes marítimas no se advierte la más leve censura á los marinos franceses.

Los barcos se pierden por multitud de accidentes fortuitos que escapan á toda previsión, y ahora la pérdida del *Jena*, si produce dolor inmenso en toda Francia, en el que le acompañan todas las naciones amigas, no puede por eso determinar movimientos de opinión adversos para la potencialidad marítima de la vecina República.

Francia está en el período de renovación de su poder naval, y es de presumir que lejos de interrumpirla se apresurará á continuar esa obra que significa la garantía más firme de la defensa nacional. El plan de construcciones nuevas no se interrumpirá y seguirán adelante todos los propósitos en estudio.

Si en España hubiésemos vuelto á experimentar desventuras tan grandes como esa, tal vez los censores de la Marina, habrían tratado de justificar sus diatribas. Por fortuna, no ha ocurrido nada de eso y es inútil adelantar juicios temerarios; pero bueno es, para que sirva de enseñanza saludable, fijar los términos de lo que ocurre en todas partes con el manejo de los buques, y si se publicase la estadística de los que se pierden por accidentes fortuitos se vería que España, aún dentro de la reducida proporción de su anulamiento marítimo y su escasa representación naval, es la nación que menos accidentes de esa clase ha experimentado en su material flotante, y eso que los recursos y los medios con que cuenta para satisfacer las necesidades marítimas de la patria, es verdaderamente milagroso que no se lamenten mayores y más frecuentes hecatombes; lo cual habla muy alto en favor de la pericia de nuestro personal de Marina en el manejo de los barcos.

DIVULGACION MARITIMA

La marina por tierra adentro

Más que otras la nación española necesita, por medio del poder marítimo, entrar de nuevo en el concierto europeo, pues los intereses que representa y ampara no pueden quedar desatendidos; y lo estarían indudablemente sino se procura abreviar el instante en que la personalidad y el vigor de la patria española surjan del mar que la rodea y en el que están concentradas sus energías.

Por eso las gentes del interior necesitan que se les explique bien lo que es la marina y lo que son los barcos, para irse acostumbrando á la idea de que sus labores agrícolas, sus frutos, su producción, no son nada sin el factor naval que ampara y defiende en el mar y por el mar todo lo que es valor, riqueza y poderío nacional.

La Marina de guerra es la principal base de sustentación de un país y los barcos de combate són pedazos de la patria que van á proclamar por todos los mares las grandezas nacionales. Detrás de una buena flota militar hay siempre un pueblo rico, laborioso y próspero, cuyos intereses y sacrificios, cuyo presente y cuyo porvenir está simbolizado en esas naves que representan, no la guerra y la destrucción sino la paz y el trabajo.

Los defensores de la marina podrán siempre demostrar que los sacrificios que la nación haga en pro de la fuerza naval, son reproductivos, cosa que no puede decirse igualmente de otros que exigiéndose en nombre de apremiantes necesidades del momento gravan al contribuyente en nombre de intereses que no le competen.

La marina de guerra, como fuerza nacional devuelve con creces al país los sacrificios que exige su mantenimiento y el extender y vulgarizar esta verdad entre los profanos del interior, es la obra magna que deben imponerse cuantos están en condiciones de llevar su grano de arena á la rehabilitación nacional.—X

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

La emigración clandestina.

Coruña 12.

Cumpliendo órdenes del Gobierno el gobernador ha reunido hoy á los consignatarios de empresas navieras que se dedican á la emigración, comunicándoles que procederá con energía para impedir la escandalosa clandestinidad de algunos embarques.

A estos efectos, publicará el *Boletín Oficial* una circular excitando á los alcaldes á que persigan á los fomentadores de la emigración.

Ordénales que comuniquen la salida de los pueblos de los emigrantes, con objeto de comprobar si legalmente pueden marcharse del suelo patrio.

La circular se fijará en los Ayuntamientos y en las parroquiales de la provincia, para la mayor publicidad.

Consejos de guerra.

Ferrol 12.

Se han verificado en la Capitanía general del departamento tres consejos de guerra; uno por causa instruida contra el marinero Jesús San Pedro, acusado de hurto; otro contra Hilario Severino, por quebrantamiento de prisión, y el tercero contra el paisano Vicente Menayd, acusado de usar nombre supuesto.

No se conocen los fallos.

LA ANARQUÍA EN MARRUECOS

Telegramas recibidos de Ceuta dan cuenta de alarmantes sucesos ocurridos en el campo moro.

Según estos informes, las kábilas fronterizas de Ceuta, previa solicitud, se han trasladado á esta población huyendo del ataque de las gentes de Anghera, que se les había anunciado para el amanecer.

La cuestión se ha suscitado por las minas de Castillejos, entre las gentes del litoral de Tanger y Hamid el Valiente, pues éste considera propiedad suya las citadas minas, negándolo los demás aduares.

El Valiente que tiene gran número de partidarios se ha situado en las montañas donde espera el ataque.

El Valiente antes de marchar á la montaña estuvo en Ceuta, visitando al gobernador, general Sotomayor, pidiéndole una bandera española para enarbolarla en Benimesala y pelear á su sombra y al grito de de viva España.

Todos los fronterizos se sienten españoles, desean la anexión y reconocerían nuestra soberanía.

El general Sotomayor no pudo complacer al Valiente por razones de política internacional fáciles de comprender, contestándole que bajo la bandera española solo pueden pelear los soldados españoles.

Se teme que ocurran graves sucesos y que dentro de poco se libre el combate, pues las gentes de Tanger marchan con dirección á Benimesala.

AUGURIOS

Cataclismo planetario

Para fines del corriente anuncian ciertos astrónomos de afición, el encuentro del planeta en que habitamos con la parte posterior, ó sea con la cola, de un formidable cometa; y con tal motivo preconizan que la atmósfera terrestre, al ocurrir tan desagradable encuentro, se hará irrespirable.

Las consecuencias de semejante *tropiezo* puede sacarlas el curioso lector; y si esa fantasía, que por tal ha sido declarada por otros sabios de mayor fuste, se realizase, aquí, es decir, en este miserable mundo, habíamos ya cumplido nuestra importante misión.

Esas impresiones fuertes que de vez encuando proporcionan los periódicos son de muy penoso efecto sobre todo allí donde gentes felices disfrutan todo lo que pueden, y no tienen el temor de que otro género de calamidades les venga á interrumpir en su larga y cómoda placidez.

Por el contrario las gentes *aperreadas* esas que no saben donde cenarán, si es que cenan, aprovechan esos augurios nefastos para amargar la existencia ir á los que desde luego y por contraposición podríamos llamar *pudientes*.

Claro es, que este picaro mundo que otros denominan *triste valle* de lágrimas, cada uno habla de la feria, según le vá en ella. Los que nacieron, que dijo el poeta *en dorada cuna* nada tienen que temer, nada les falta, todo les sale á pedir de boca, y como es consiguiente les contraria enormisimamente que los astrónomos de á panecillo y sárdina les estropeen la combinación con su descubrimiento, del próximo choque del planeta con la cola ignea del susodicho cometa.

Confírmese ó no ese desagradable encuentro, lo cierto es que "dentro de cien años todos calvos". Y siendo esto evidente, ¿para qué agitarse tanto? Pensemos en aquellos seres felices de otros tiempos. ¿Qué es de ellos? Son polvo y ceniza; menos aún, no son ni siquiera un recuerdo histórico, porque si César y Alejandro, es un suponer, han logrado llegar por sus altos hechos y con su fama hasta nosotros ¿quién tiene noticias de sus respectivos y poco bullangueros contemporáneos?

El Diluvio, según cuentan, acabó en los tiempos prehistóricos, con las generaciones decadentes y pretensiosas de aqnellos tiempos. Ahora, según se dice, estamos en unos tiempos de egoismo, de interés sórdido y de compadrazgos insoportables ¿quién sabe si la llegada de ese cometa será un castigo que viene de lo alto?

Es una lástima que de confirmarse la catástrofe planetaria que se anuncia para fines del corriente mes, no se haya sabido, con mayor anticipación porque podría, á guisa de arca de Noé, haberse construído una gran caja, invulnerable al fuego, en la que podría meterse una ó varias parejas de cada clase de seres vivos, desde los más elevados en la escala zoológica hasta los más humildes, y luego que hubiese pasado el meteoro, haber salido fuera á repoblar otra vez el mundo.

Pero... ¡es tan corto el plazo!...

Abel Imart.

Desde Washington.

15 de Febrero.

A pesar del sistema proteccionista que rije en esta libre república, la Universidad de Colombia ha podido importar de Inglaterra un distinguido escritor y orador, Mr. Malloch, que está dando en esa docta casa una serie de conferencias contra el socialismo. Llaman la atención, y con justicia; porque Mr. Malloch es un formidable argumentador; ha pensado y sabe; y dice lo que sabe con una lucidez más francesa que inglesa, con bastante elevación para agradar á la gente culta que ya está enterada del asunto, y con bastante claridad y llaneza para que se entere la gente menos instruída. Es una buena propaganda servida por las grandes tiradas de la Prensa americana que publica las conferencias

La importancia de este intelectual británico que con tales bríos acomete, tal vez pique el amor propio de los pensadores americanos que pertenecen como él, á la escuela económica ortodoxa, que no tienen menos ciencia que él y que están dotados de elocuencia; y los estimule á entrar en el combate contra el socialismo. Esos señores andan retraídos; y aquí, ahora, los que bullen son los intelectuales de tendencias socialistas; algunos de los cuales tienen la particularidad de ser millonarios. A estos últimos, señoritos aburridos, que buscan emociones nuevas, les ha dado, por atacar, sin renunciar al automóvil ni al Borgoña de siete pesos cincuenta el litro, al capitalismo, como hace algunos años les hubiera dado por profesar el estetismo, y muchos años antes, por ser espiritistas.

En unas de sus conferencias ha reivindicado Mr. Malloch los derechos del trabajo cerebral que son superiores á los del trabajo manual. Este es indispensable para la producción; pero es un agente subordinado á lo que Mr. Malloch llama "capacidad" (ability) y que es la verdadera creadora de los progresos industriales y de toda la actividad económica. Domina al trabajo manual y domina al capital. Y así, lo que en realidad piden los socialistas, como ha expuesto Mr. Malloch, es que las inteligencias inferiores se emancipen de las inteligencias superiores; esto cuando proponen la destrucción del actual sistema; pero, cuando tratan de construir otros, proponen que los emancipados estén sometidos al «control» del Estado, que suprimiría toda distinción económica y estableceria el trabajo obligatorio y por requisa.

Las conferencias del orador inglés y los escritos y los discursos de los americanos que le sigan en esa cruzada meritoria, no impedirán que siga subiendo la marea socialista. Aquí son muchos, ahora, los que "hacen" socialismo, intencionado ó involuntario, desde el Presidente Roosevelt hasta los gremios de limpia-botas. No creo que se vaya tan lejos como se ha ido en Australia; pero habrá que "tomar algo de esa medicina", como dicen los americanos. Y es posible que la aparición de los problemas que plantee la lucha entre el capitalismo y el "laborismo" y la mayor influencia que ejerzan los elementos obreros en los asuntos públicos, contrarreste la política de expansión y de imperialismo.

Aquí, como en todas partes, las masas trabajadoras de tendencias socialistas, son hostiles á la acción exterior de la nación y á los armamentos. No creen en el prestigio militar y naval, ni admiten la necesidad de entrometerse en asuntos de pueblos extraños. No los interesan las colonias, que no necesitan, porque este país, no sólo no tiene población que exportar, sino que sigue absorbiendo inmigrantes.

A esas masas, que suman tantos votos, habrá que hacerla concesiones, en esta materia; no, de seguro, hasta el punto de prescindir de toda acción exterior, lo cual sería imposible: pero sí en lo de limitarla y de moderarla.

Ya Mr. Root, desde que es secretario de Estado, la ha rectificado algo en ese sentido; no bajo la presión obrera y socialista, que hasta ahora, no se siente, sino para disipar los recelos de algunas naciones americanas hacia los Estados Unidos. Los efectos de esta situación se verán en la conducta que se observe en Cuba y que, probablemente, será tan circunspecta como ha sido en estos últimos meses. Si las apariencias no engañan, aquí se celebrará mucho que en la isla se arreglasen las cosas de manera que el "control" americano se redujese á lo indispensable y fuese aceptado por el país entero con cierta alegría decorosa.

X. Y. Z.

LA CATASTROFE DE TOLON

EXPLOSIÓN EN UN ACORAZADO

¿Causas de la catástrofe?...

Las noticias de la espantosa catástrofe sufrida ayer en Tolón por la Marina francesa, han producido sincero y hondo pesar en todo el mundo, y singularmente entre el elemento militar, así de mar como de tierra, que por estar habituados al manejo de los modernos explosivos, conocen por experiencia cuan peligrosa es la vida á bordo de los buques de guerra, en cuyos pañoles toda la vigilancia y toda la inteligencia del personal de jefes y oficiales de á bordo resultan insuficientes para prevenir hecatombes de tan dolorosas consecuencias como la que hoy conmueve al pueblo francés.

Según se desprende de los telegramas recibidos acerca de esta catástrofe, las causas que la han determinado son debidas á que, á pesar de los grandes estudios tanto teóricos como prácticos hechos con los altos explosivos y pólvoras modernas sin humo, todavía no ha llegado á dominarse esta cuestión, pues entrando en la composición de los mismos elementos químicos, como el ácido sulfúrico, el nítrico y los pícratos cuando están sujetos á ciertas variaciones atmosféricas y de temperatura, se alteran ó se disgregan adquiriendo una inestabilidad tal, que provocan por cualquier causa explosiones inesperadas perfectamente imposibles de preveer, á pesar de los minuciosos reconocimientos y especialísimos cuidados que con estas pólvoras y explosivos se tiene.

Así se explican, la voladura del "Maine", en el puerto de la Habana, la del "Mikasa" fondeado en un puerto del Japón después de la guerra con Rusia, las explosiones de los polvorines de la factoría de Torre-gorda y la del campamento de Carabanchel y otros varios accidentes que han ocurrido en estos últimos tiempos tanto á flote como en tierra.

Y desgraciadamente todavía es muy de temer que la Humanidad tenga que deplorar catástrofes producidas por las mismas misteriosas causas, pues no obstante los incesantes trabajos que se efectuan en los laboratorios todavía no se ha llegado á dominar por completo el manejo absolutamente seguro de estos altos explosivos.

La explosion.—Los primeros momentos.

La primera explosión iniciadora de la tremenda catástrofe, acurrió á la una y media de la tarde en los pañoles de popa del acorazado *Jena*. Seguidamente una densa nube de humo envolvió la rada extendiéndose lentamente por toda la población.

Las explosiones se sucedían en cortos intervalos de diez á quince minutos.

Saltaban los cristales de todos los talleres que rodean los diques de Missiessy.

Fundíanse los hilos eléctricos, amenazando caer y descargar el fluído sobre las personas. Cada explosión lanzaba trozos de hierro á más de 500 metros de distancia.

Un casco de granada de 10 kilogramos de peso cayó en el muelle á 400 metros del buque.

En el Arsenal se produjo indescriptible pánico. Los obreros que regresaban al trabajo acudían precipitadamente cegados por el humo.

Los marineros y obreros, que con gran peligro de su vida conseguían acercarse á los diques, veían á cada momento lanzados al aire fragmentos humanos

A las primeras explosiones sucedieron momentos de indescriptible confusión en los que nadie se daba cuenta de lo que ocurría ni era posible acudir en socorro de las víctimas.

Los primeros auxilios.—Las víctimas.

Cuando el vecindario de Tolón, pasados los primeros momentos de estupor, pudo hacerse idea de lo ocurrido, una inmensa multitud dirigióse al Arsenal enloquecida de espanto ante la suerte que hubieran podido correr sus parientes y amigos.

Las autoridades comenzaron entonces á organizar el salvamento y á adoptar las convenientes precauciones para evitar que la catástrofe adquiriera mayores proporciones.

En las inmediaciones del Arsenal numerados retenes de gendarmes impedían con grandes esfuerzos el paso del público en tanto que en el interior del Arsenal trabajaba con gran abnegación y verdadero heroismo para salvar á los tripulantes del *Jena* y atajar el avance del incendio.

Con este objeto fué inundado el buque.

Esta operación fué dificilísima. Intentóse inútilmente abrir las puertas del recinto y los cañones del *Suffren*, tuvieron que romperlas con algunos disparos. Muchos de los heridos del *Jena*, que habían caído desde la altura de éste—quince metros—al fondo del dique, perecieron ahogados.

No hubo manera de evitarlo sin mayores calamidades.

A la fecha de los últimos telegramas, resultaba todavía imposible precisar el número de las víctimas, pero según los informes del ministerio de Marina francés, han desaparecido en la catástrofe siete jefes y oficiales y doscientos diez individuos del personal subalterno y marinería.

Entre los muertos figuran el segundo comandante del buque Van Gaber, el capitán de fragata Bertier y el alférez de navío Roux.

Sábese también que está herido el contralmirante Maucerón.

El acorazado "Jena"

El buque que ácaba de perder la Marina francesa era uno de los mejores de los que constituyen su flota.

Fué botado en 1898. Medía 122 metros de longitud, 20 de anchura, 8'40 de puntal, desplazaba 12.052 toneladas, tenía fueza de 16.500 caballos y andaba 18 nudos. Normalmente lo tripulaban 536 hombres y montaba 4 cañones de 305 milímetras, 8 de 100, 2 de 65, 20 de 47, 14 de 37 y tubos lanzatorpedos.

Tenía dos palos con sus correspondientes cofas, en las que llevaba cañones de tiro rápido y grandes reflectores eléctricos.

Las torres blindadas de popa y proa, con sus inmensos cañones gemelos, tenían montados los servicios con arreglo á los últimos adelantos.

Los numerosos cañones del buque estaban dispuestos de suerte que el sector de fuego de los mismos podía ser aprovechado con gran eficacia, lo mismo si el blanco hallábase á proa que á popa.

Tenía dos chimeneas inmensas y potentes aparatos de aireación de las dependencias de las máquinas.

Las máquinas auxiliares eran numerosas, dominando las productoras de electricidad para los principales servicios del barco.

El estado mayor del buque lo componían ahora un capitán de navío, uno de fragata, seis tenientes de navío, siete alféreces de navío, un maquinista mayor, tres primeros, un comisario principal, dos médicos y cuatro guardias marinas.

Actualmente lo mandaba el capitán de navío Mr. Adigard, que ha perecido en la catástrofe.

ALGO SOBRE EL CUERPO

DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

Petición justa

Cuando aquella España más entusiasta que hoy, ó que le preocnpaban más las glorias y engrandecimiento de los ejércitos de mar y tierra, que con las glorias de la Patria, facilitaba los recursos necesarios para la sustitución de los buques veleros de su marina de guerra por buques de vapor, siguiendo de este modo el forzoso rumbo que las demás naciones de Europa y América habían trazado, en particular Inglaterra, hubo necesidad de recurrir á los centros industriales constructores de las máquinas de vapor que habían de montarse en nuestros modernos buques de combate, en demanda de personal competente para manejar dichos aparatos y dotar por consiguiente nuestros buques de guerra.

No existiendo por entonces en España ninguno de los mencionados centros, se recurrió á contratar necesariamente dicho personal en el extranjero, en condiciones que hoy quisiéramos para nosotros, y entregar en sus manos los aparatos á los cuales se les daba toda la importancia que en aquella época se les reconocía; de ahí los sueldos, consideraciones y autonomía que disfrutaban los maquinistas extraujeros, que en su mayoría no eran otra cosa que operarios más ó menos distinguidos, que las casas constructoras recomendaban ó imponían mientras tuvimos que utilizar sus servicios.

Reconocidos por toda la Marina los grandísimos inconvenientes que esta medida (aunque transitoria) traía consigo, y el conflicto que en un día pudiera surgir, se dispuso, por Real decreto de 22 de Mayo de 1850, la creación de un Cuerpo de maquinistas españoles, decreto que no dió resultado alguno y que fué modificado radicalmente por otro en Febrero de 1852, creando una Escuela para dicho Cuerpo en el Arsenal de Ferrol; pero como se carecía de maestros y operarios inteligentes para enseñar á los nuevos maquinistas, y resultando, además, una instrucción teórica demasiado extensa, el éxito alcanzado en la nueva Escuela no fué mejor que el de la anterior disposición, por lo cual se acordó su clausura.

En 15 de Diciembre de 1859, se publicó un nuevo Reglamento de Maquinistas que tampoco ha tenido aceptación entre los entusiastas de la nueva carrera, por señalar sueldos muy inferiores á los que disfrutaban los extranjeros y sobre todo por *no conceder derechos pasivos y pensiones de viudedad y horfandad* á las familias de los que iban á dedicarse á tan ingrata como penosa carrera.

En vista de este nuevo fracaso, se reformó dicho Reglamento en virtud de R. D. de 14 de Octubre de 1863, y de cuyo preámbulo copiamos el párrafo siguiente:

"En 15 de Diciembre de 1859, se dignó V. M. aprobar un Reglamento de Maquinistas

conductores de máquinas, que ha dado también resultados poco satisfatorios; porque además de no admitir otros individuos que los procedentes de los talleres de los Arsenales, fijándose sueldos muy inferiores, especialmente en Ultramar, á los estipulados en los contratos que la necesidad obliga á celebrar con los extranjeros, los españoles se creyeron rebajados: al mismo tiempo se les daban escasas consideraciones; no se les concedia á sus familias pensiones de viudedad y horfandad; ni se determinaba la duración de las campañas de Ultramar, contribuyendo todo ello á que cundiera el desaliento entre los que se dedican á tan honrosa profesión, y solamente un número muy reducido ha solicitado su ingreso en el Cuerpo.

"Tales son, entre otras, las causas de que la juventud española se haya retraido de seguir tan útil carrera; todas son fundadas y dignas de remedio, porque hoy que, á los adelantos de la ciencia, la marcha de los buques, sus maniobras ordinarias y su suerte en los momentos supremos de un temporal ó de un combate están en gran parte subordinados al impulso de las máquinas de vapor, los que dirigen estas ejercen una acción tan decisiva, que de su voluntad, de su pericia y de su corazón depende la suerte del buque, la vida de los que lo tripulan, y hasta la honra del pabellón que enarbola. Estos hombres deben ser atendidos, remunerados y considerados.

"A elevar esta institución. constituirla en útil y provechosa carrera y formar de los maquinistas un Cuerpo importante, poderoso auxiliar del *general de la Armada*, ha consagrado su preferente atención el ministro que suscribe."

Efectivamente, el art. 36 de este último Reglamento decia: "Los Maquinistas de la Armada disfrutarán por años de servicio y por inutilidad adquirida en el ejercicio de su profesión, á bordo, pensiones de retiro, y de horfandad y viudedad de sus familias, con arreglo á lo que se determine en una Ley cuyo proyecto someterá el Gobierno á las Cortes en la próxima legislatura".

No se equivocó el entonces Ministro de Marina, Excmo. Sr. D. Francisco de Mata y Alós, al apreciar las causas del retraimiento de la juventud española, para ingresar en el nuevo Cuerpo, pues conocidas que fueron las reformas introducidas en el nuevo Reglamento, especialmente los mayores sueldos, y la promesa de derechos pasivos y pensiones, hecha en el citado art. 36, acudieron á ingresar multitud de jóvenes que soñaron encontrar un grande y rápido porvenir.

Pasaron años, y legislaturas, y la tan deseada Ley prometida solamente en el citado articulo *no se presentó á las Cortes*, á pesar de haber transcurrido desde su oficial promesa *nada menos que cuarenta y tres años*.

Este es el punto del cual vamos á ocuparnos en este articulo. En otros sucesivos, iremos exponiendo uno á uno los derechos que este sufrido Cuerpo consideraba en buena lógica y con justa razón adquiridos, y de los cuales se le ha ido despojando sin que la compensación aparezca por parte alguna.

Al comparar el Reglamento de 1863 con el vigente, dudamos si en España se han dado cuenta de los adelantos é importancia que han adquirido las máquinas desde aquella fecha, pues parece lógico que ese progreso alcanzase de algún modo al personal encargado de manejarlas.

Los deberes de este personal aumentaron considerablemente, porque ellos mismos se impusieron. ¿Y de los derechos que podemos decir? Los dos Reglamentos citados hablarán por nosotros. A pesar de lo que el Sr. Mata y Alós en 1863 creia, que los maquinistas debian ser atendidos, remunerados y considerados, y de haberlo repetido después otros muchos, lo cierto es que esta creencia es el único consuelo que se nos prodiga cuando pedimos algo de lo mucho que perdimos y de lo que creemos merecer en analogía con lo concedido á otros cuerpos cuyos servicios no son superiores á los nuestros ni abordo ni en tierra.

Fijémonos que en aquella fecha y cuando los servicios prestados en las máquinas, si siempre penosos expuestos y de gran responsabilidad, no eran en los momentos de más trabajo lo que son hoy de ordinario, el citado ministro y con él el Consejo Supremo de la Armada reconocieron que la penosa profesión del maquinista era de una indole tan especial y sus servicios tan extraordinarios, en los cuales no cabe duda alguna, que en muchos casos el corazón juega un papel más importante que la cabeza, que era preciso que estos nuevos servidores del Estado que constantemente habian de exponer su salud y su vida despreciando ambas en muchas é ignoradas ocasiones, tuviesen también ciertos derechos que estimulasen al personal á afrontar el peligro sin temor á las consecuencias.

Pues bien, como decimos antes, pasaron años y legislaturas al mismo tiempo que la salud y la vida de los maquinistas estaban amenazadas y sin que estos dejasen de pedir oficial y privadamente el cumplimiento del art. 36 de su reglamento.

Por fin, y en virtud de R. O. de 4 de Julio de 1874 se concedió la primera pensión á doña Antonia Suarez y Ruiz, viuda del primer maquinista D. Manuel Acosta Peñaranda, *náufrago del Vapor Malespina*, cuya soberana disposición fué ratificada por el Consejo Supremo de Guerra y Marina seis años después, según Real orden de 13 de Enero de 1880, haciéndola extensiva á todo el Cuerpo de maquinistas de la Armada, tomando como sueldo regulador para la concesión de las pensiones *el mayor que hubiere disfrutado el causante*.

Desde esa fecha y sin interrupción ni reparo alguno, continuó dicho alto Tribunal concediendo pensiones de viudedad y orfandad á las familias de los maquinistas hasta que en acordada de 23 de Abril de 1902 les niega este derecho después de concedérselo por espacio de 22 años, fundándose en que todavia no ha presentado el Gobierno á las Cortes el proyecto de Ley ofrecido en Octubre de 1863 cuya acordada publicada en R. O. de 3 de Mayo de 1902, deja en el mayor desamparo á las familias de tantos servidores del Estado, que atraídos por tan solemnes promesas repetidas en todos sus reglamentos, no titubearon en ingresar en un Cuerpo en el cual sus individuos tienen su vida tan hipotecada á todas horas.

¿Qué culpa tiene el Cuerpo de maquinistas y menos sus viudas y huérfanos, de que no se haya promulgado dicha Ley?

¿Cuantos maquinistas no se han casado al amparo de dicha promesa, y al ver que se concedian pensiones de viudedad, y orfandad á sus familias durante tantos años?

¿Que compensación han recibido por la pérdida del pan de sus viudas é hijos?

El Cuerpo de maquinistas formado, según dejamos expuesto por jóvenes atraidos *tan solo* y *exclusivamente* por los derechos pasivos y de viudedad y orfandad para sus familias, ha recibido con la pérdida de ese derecho disfrutado durante 22 años, una dura lección, que quién sabe si habrá influido más ó menos en el corazón de cada uno sujestionandole á modificar su modo de ser en lo que respecta á la exposición de la salud y de la vida.

La concesión de estos derechos pasivos especiales, asi como los sueldos que hoy disfrutan los maquinistas están basados en los también especiales y extraordinarios servicios que prestan, como asi lo han reconocido y publicado el Consejo de Estado en pleno, el tribunal de Guerra y Marina, y cuantas autoridades y tribunales han intervenido en la tramitación y favorable resolución del expediente que dió lugar á la R. O. de 3 de Enero de 1880.

Si ya en el año 1863 se reconocian como especiales los servicios del maquinista, hay sobradas razones para seguir considerándolos lo mismo y para continuar disfrutaddo hoy todo cuanto en aquella época se créia de justicia para el Cuerpo.

La suspensión de las pensiones á todos los maquinistas ha dado lugar al anómalo caso en un cuarto maquinista muerto antes del 23 de Abril de 1902 y tal vez recien ingresado en el servicio haya dejado con justísima razón pensión á su viuda é hijos mientras que el de mayor categoria y con muchos más años de servicio ó sea un jefe, no puede legar dicho beneficio, sino está incluido por casualidad y no como maquinista en la ley de 22 de Junio de 1891.

Los pocos maquinistas de la clase de jefes, mayores y primeros que están comprendidos en esta ley, no lo están como maquinistas, sino como jefes y oficiales, y como tales con arreglo á su categoria legan pensión á sus viudas é hijos, resultando asi que un maquinista mayor deja hoy menos pensión que la que antes dejaba un cuarto maquinista.

Esto no significa que la pensión del cuarto Maquinista sea excesiva, antes al contrario, sinó que la que deja el Jefe, Mayor ó Primero, fuese también con arreglo al sueldo que hubiese disfrutado el causante, criterio que seguia el Tribunal Supremo antes de la suspensión de éste beneficio.

De ahi que repitamos una vez más; á servicios especiales, Leyes y Beneficios, también especiales.

No tenemos necesidad de demostrar, pues está en la conciencia de todo aquél que conoce nuestros deberes que no hay Cuerpo alguno que dé un tanto por ciento de mortandad é inutilidad física en sus individuos que el nuestro, y tampoco conocemos Cuerpo alguno en la Marina que le haya sucedido lo que al de Maquinistas, porque aunque sea repitiendo algo de lo dicho, á medida que aumentaron sus deberes, disminuyeron sus derechos, como lo prueban además de la pérdida de las pensiones la de los premios de constancia por años de servicios, la rebaja de sueldos en los segundos y terceros maquinistas y cuanto concedia el Reglamento de 1863.

Si todos los demás Cuerpos hubiesen perdido al mismo tiempo obedeciendo á una necesidad general nada nos extrañaria; pero reparen cuantos quieran verlo que muchos han mejorado en sueldos y otros han obtenido ventajas que á nosotros creemos debian alcanzarnos teniendo en cuenta los servicios que cada uno presta.

En Real orden de 23 de Mayo de 1903 y siendo Ministro de Marina el Sr. Sánchez de Toca, se recordó al Tribunal Supremo que á pesar de no haberse aun presentado el proyecto de Ley ofrecido en el Reglamento de 1863 debia respetarse el derecho á las pensiones que se venian concediendo á todos los Maquinistas en tanto no se aprobase dicha Ley, dejando por tanto en todo vigor la Real orden de 13 de Enero de 1880, dictada de acuerdo con el Cosejo de Estado en pleno.

De nada ha servido el buen deseo del señor Sanchez de Toca de acuerdo con la Inspección de Ingenieros, deseo que mucho agradecemos, pues el Tribunal Supremo ha continuado negando las pensiones que se solicitaron fundando en que es necesario una Ley que las autorice.

Mediten sobre todo esto, aquellas personas que por su posición y jerarquía puedan contribuir á la restitución del beneficio, á cuyo amparo se formó el Cuerpo de Maquinistas, y que después de disfrutarlo durante *veinte y dos años* se les han negado por las razones que dejamos expuestas.

Ahora que se trata de reorganizar todos los servicios, acudimos al Excmo. Sr. Ministro de Marina, cuyos actos se inspiran siempre en la más extricta justicia, para que si encuentra justa las anteriores consideraciones, se digne incluir en la reorganización que sin duda alguna ha de sufrir rl Cuerpo de Maquinistas el proyecto de Ley tantas veces prometido. Mucho esperamos de las gestiones del Sr. Ministro en favor de tantas viudas y huérfanos, que desde estas columnas le suplican su más decidida protección, para petición tan justa.

R. C.

MARINOS ILUSTRES

ARANDA (D. JOAQUÍN DE)

(CONTINUACIÓN)

El año 50, en la propia fragata, mandada por el capitán de navío D. José de Rojas, salió para La Guayra á llevar los "situados", de donde regresó á la Habana, y de ésta á Veracruz el mes de Mayo.

En este puerto trasbordó al navío "Fuerte", comandante de la Armada de barlovento, mandada por el capitán de navío D. José Montero, con el que salió para la Habana en Septiembre, y en Noviembre pasó á la balandra particular "Carmen", á las órdenes del teniente de fragata D. Isidoro González, con la que dió la vela para Jamaica, haciendo de piloto en diligencias del real servicio y allí trasbordó al navío "Conquistador", y por Abril del 51, regresó á la Habana, en donde volvió al navío "Fuerte", del mando del capitán de esta clase D. José de Rojas, en el que siguió á las islas de Borlovento á llevar os situados y volvió á la Habana por el mes de Julio.

En Octubre del 51 ascendió á primer Piloto, quedando en el propio buque, con el que salió en Noviembre para Cartagena y Portovelo para recoger los caudales del Perú, que se hallaban allí para conducirlos á la Habana en Junio del 52, en cuyo puerto recogio los que había de Nueva España, y con todos, y que eran nueve millones y medio de pesos, salió para Cádiz el 1.º de Julio, donde llegó el 21 de Septiembre.

El año 53, salió en una tartana á conducir pliegos á los Cabos de San Vicente al conde de Vega Florida; del 2 al 5 de Mayo cumplió la comisión.

En Octubre del mismo año embarcó en la fragata "Flecha" su comandante el teniente de navío D. Bernabé Urcullu, en la que hizo un viaje á Ferrol, de donde regresó á Cádiz el 7 de Enero del 54 y en 14 de Febrero siguiente, con la citada fragata y comandante á las órdenes de D. Luis de Córdova, salió para Canarias convoyando la expedición al Orinoco y después á cruzar sobre el Cabo de San Vicente á esperar al "Dragón" que venia de Veracruz con caudales, con el que llegó á Cádiz el 30 de Marzo.

Promovido á teniente de fragata el 25 de Abril del 54, trasbordó á la fragata "Victoria" del mando de D. Luis de Córdova con la que salió el 25 de Junio para Cartagena de Indias en conserva de la "Flecha", con destino de Guardacostas en Costa Firme, llegaron á Cartagena en 5 de Agosto, y hasta el 16 de Octubre del 57 hizo once salidas para Barlovento y Sotavento de dicho puerto. El año 57, el 16 de Octubre, salió para la Habana, donde llegó el 4 de Diciembre. El 24 de Enero del 58 salió para Cádiz, donde fondeó el 22 de Marzo.

El 1.º de Mayo embarcó en el navío "Aguilón" del mando del capitán de navío D. Juan de Soto y Aguilar, en el que hizo dos salidas al Cabo San Vicente y Costa de Salé en la Escuadra del mando de don Andrés Reggio, arribando á Cádiz el 7 de Septiembre, donde trasbordó con el mismo comandante al nombrado "Conquistador" en el que siguió á los Cabos el 9 de Octubre regresando el 4 de Enero del 59 y desembarcando á fines de dicho mes para servir el empleo de ayudante del comandante en jefe del Cuerpo de Pilotos de la Armada.

El año 60 embarcó en la fragata "Venganza" su capitán el de fragata D. José Gortañeta, en la que salió para Holanda al puerto de Texel en 5 de Junio á conducir caudales y volvió á Cádiz el 15 de Agosto. El 13 de Julo ascendió á teniente de navío.

El año 61 embarcó en el navío "Princesa" del mando del jefe de Escuadra el marqués del Real Tesoro su capitán el de fragata D. Gaspar Guiral, salió con cuatro navíos á la isla Cuerbo á aguardar la flota de Indias el 28 de Agosto, regresando con ella á Cádiz el 17 de Octubre, manteniéndose embarcado hasta Marzo del 52.

El 18 de Mayo del 64 embarcó en el navío "España", capitana de la flota del mando del jefe de Escuadra D. Agustín de Idiaguez, su capitán D. Pedro Justiniani, en el que ejerció de piloto mayor de derrota, con la que salió el 24 de Febrero del 65 y regresó á Cádiz el 14 de Marzo del 66.

En Junio del 68 volvió á embarcar en el mismo navío de la flota del mando del marqués de Casa Tilly, con la que salió de Cádiz el 22 de Diciembre de dicho año y regresó á Cádiz el 22 de Julio del 70.

El año 70 fué comisionado por el mayor general de la Armada el mes de Noviembre y Diciembre con el maestro mayor de la Carraca, D. Juan Laganás para reconocer los navíos mercantes que fuesen á propósito para brulotes, bombarda y cargamento, é igualmente para inspeccionar los almacenes del Trocadero, tomando razón de los pertrechos que existían en ellos de jarcias, urcas, de lo que dió cuenta el marqués de la Victoria, entregándole un plano de la bahía con todas las sondas para la colocación de los buques de guerra.

El año de 72 embarcó el 21 de Marzo en el navío "América", capitana de la flota del jefe de escuadra D. Luis de Córdova, capitán de bandera D. Antonio Posados, con la que salió de Cádiz el 21 de Mayo y regresó el 18 de Marzo del 74.

En los viajes que hizo en las flotas fué ejerciendo los dos empleos, de Teniente de navío y Piloto mayor, en el último ejerció además de Oficial de órdenes, por enfermedad del propietario, marqués de Medina, durante cinco meses, y después el de segundo Comandante por muerte del Capitán de fragata D. Luis de Sortia.

El 22 de Abril del 75 embarcó en el navío "San Francisco de Paula", insignia del Jefe de Escuadra D. Antonio de Arce, su Capitán de bandera D. Manuel de Bedoya, en el que salió de Cádiz el 6 de Mayo con 119 embarcaciones de guerra y mercantes con tropas y municiones para Cartagena de Levante, donde llegó el 23, incorporándose á la Escuadra del Teniente general D. Pedro de Castejón.

El 22 de Junio dió la vela todo el armamento de 393 velas de guerra y mercantes pasando el 27 á bordo del navío "Velasco", de la insignia, su Comandante el Brigadier D. Alfonso de Alburqueque, y el 28 hizo la derrota de Argel, donde llegó la expedición el 30 con 143 embarcaciones, y el 1.º de Julio llegó al puerto del convoy.

El 8 de Julio se hizo el desembarco y le comisionó el comandante general de la Escuadra para avisar á todas las embarcaciones donde quedaba tropa que se aprestase, para que en regresando las lanchas desembarcasen sin dilación, de que mostraban todos gran júbilo con vivas á la Virgen y al Rey. Este día se reembarcó la tropa y el 11 salió una parte del convoy con heridos.

El día 15 de Julio dió la vela para Alicante con 109 embarcaciones, fondeando el 18. El 27 de Agosto trasbordó con el comandante general de la expedición de mar á la fragata "Santa Marta", el 29 salió para Chafarinas y Melilla, anclando en Cádiz el 17 de Septiembre, que desembarcó.

Fué promovido á capitán de fragata graduado el 17 de Febrero del 76 y el 15 de Abril de dicho año embarcó en el navío "España", capitán de la flota del mando del jefe de Escuadra D. Antonio de Ulloa, con la que salió para Veracruz el 8 de Mayo del 70, regresando á Cádiz el 29 de Junio del 78.

Durante la permanencia en Veracruz de la flota fué nombrado por el general Ulloa, con aprobación del virrey de Nueva España, en unión del coronel en segundo de Ingenieros del Ejército, D. Miguel del Corral, á reconocer los montes, ríos y toda la tierra del río Alvarado al de Guazacoalcos á la mar del Sur en Teguantepec, hallando muchos montes, cedrales y de todas maderas de construcción, donde se formaron planos y se enviaron al señor virrey.

Duró esta comisión del 25 de Octubre del 76 á fines de Agosto del 77.

Se halló en dos funciones de guerra, una con balandros holandeses sobre el río de Coglet en la costa de Portovelo, al escudo de Veraguas, y otra en el sitio de Chagos, que duró 26 horas cuando la invasión de los ingleses á Portovelo.

Al desembarcar de la flota volvió á servir su destino de ayudante del Cuerpo de pilotos en la Isla de León, en donde falleció el año 1780 á los 75 de edad y cincuenta de meritorios servicios.

CAMILO RIQUER Y ZABECOE.

Extranjero.

Fallecimiento de Mr. Perier

El expresidente de la República francesa, Mr. Casimiro Perier, ha fallecido, á consecuencia de una angina de pecho que venía padeciendo hace meses.

Mr. Perier recibió los auxilios de la religión.

—Los presidentes del Senado y de la Cámara de diputados pronunciaron ayer al abrir la sesiones, frases de elogio en honor de monsieur Perier.

Después de asociarse el Gobierno á este homenaje, se levantaron las sesiones en señal de duelo.

—Mr. Clemenceau visitó al hijo de Casimiro Perier para significarle en nombre del Gobierno, que éste se proponia tributar al cadáver todo género de honores, y que los funerales revestirian el carácter de duelo nacional.

La familia de Perier, agradeciendo los ofrecimientos del Gobierno, expresó sus deseos de renunciar á toda pompa, cumpliendo así las disposicionos testamentarias del finado

Acuerdo anglo-ruso

Dícese que ayer llego á Biarritz un mensajero oficial de la corte de Rusia.

Llévanse con gran misterio las negociaciones entre Inglaterra y Rusia, pero se consideran virtualmente terminadas en los puntos capitales.

Ambas potencias están de acuerdo en no intervenir en Persia.

La neutralidad de Dinamarca

Es completamente falso que Alemania y Dinamarca, como se ha dicho estos dias, se hayan puesto de acuerdo para convertir el mar Báltico en un *mare clausum*.

Nadie que conozca la política danesa puede ignorar que el Rey, el Gobierno, el Parlamento y todos los partidos están en absoluto de acuerdo sobre la necesidad para Dinamarca de conservar su neutralidad por todos los medios posibles. Ningún Gobierno danés consentiría en cerrar el mar Báltico, y sólo una absoluta ignorancia de lo que es el pueblo danés, puede explicar que hayan circulado rumores semejantes.

Carnet teatral

La Farándula

Esta distinguida sociedad celebró ayer en el Teatro de la Princesa la reunión mensual poniendo en escena *La criatura*, *La señá Francisca* y *Las intrusas*.

"La Farándula"; que cada dia toma mayor incremento, es una de las mejores, por no decir la mejor, sociedad de aficionados, pues las representaciones son muy completas, y trabajan mucho mejor que bastantes compañías de género chico, que están actuando en este feliz país, donde cualquiera se cree actor.

La de ayer fué una reunión agradabilísima, donde se pasó la tarde admirablemente.

Muy bien todos, tanto ellas como ellos, y posesionados de su papel.

El aspecto del teatro magnífico, y una colección deliciosa de caras bonitas, pues había muchas y muy hermosas mujeres.

Eslava

A segunda hora se estrenó anoche una cosa que titulan los autores cuento lírico fantástico llamado *Las siete cabrillas*.

El naufragio de un torero andaluz y las aventuras consiguientes en el país de los pagüatas, que es donde toma tierra sirven para aliñar este pisto, al que han querido dar algunos toques sicalípticos, y no se han atrevido, marcándolo únicamente en la escena de las tres hijas de Elena.

¿Argumento y situaciones? Carece y de chistes poquitos pero fuertes.

El coro de amarguras, así como alguna otra parte de la obra se resiente de falta de ensayo.

La música es algo mejor que el libro, es ligera y agradable aunque algo oída.

Al final, y no sin protestas, los amigos hicieron salir á los autores de letra y música señores Campano, Ontiveros, Barras y Marquina.

Un espectador.

***

Se dá como segura la reaparición de una distinguida y muy querida del público, artis-

106 Folletón del "Diario de la Marina"

Los náufragos del espacio.

POR ANDRES LAURIE

sin vacilación alguna hacia allí; mas apenas puso la mano en el picaporte de la puerta de entrada, un tiro salió enseguida por una abertura y la bala, rozando los cabellos de Norberto sin herirle, penetró en el muro del recinto, haciendo en él bastante destrozo.

—¡El enemigo está ahí! se dijo Norberto arrimándose vivamente á la pared y haciéndoles señas á sus compañeros para que cuanto antes hicieran lo mismo.

La precaución no era inútil, pues con un intervalo de algunos segundos, dos nuevos tiros salieron por la especie de tronera abierta en la puerta, sobre la que Virgilio, no queriendo perder más tiempo, se abalanzó, procurando echarla abajo; pero estaba cerrada con llave, y tal vez fuertemente atrancada por dentro, pues fué imposible derribarla.

- Lo que debemos hacer, dijo en seguida en voz baja el extirador argelino, es pasar por detrás del muro del recinto, subirnos á él y tirar sobre las ventanas.

El parecer era demasiado bueno para que no se ejecutara inmediatamente, y en menos de cinco minutos los tres sitiadores escalaron el muro exterior, y colocándose boca abajo, hicieron un nutrido fnego á la habitación que ocupaban los enemigos.

Cristales y maderas saltaron pronto hechos pedazos; más nadie contestaba ya á los tiros,

—Acechan el momento en que nos descubramos para atacarnos, dijo Virgilio, acostumbrado como estaba á los combates: pero hace demasiado tiempo que hemos abandonado los andadores para dejarnos coger de ese modo. ¡Imbéciles!... ¡Vosotros seréis los primeros en descubriros!

Y sus balas, dirigidas con una sin igual puntería, entraban en todos sentidos en el interior de la habitación sitiada.

Viendo que aquel tiroteo no producía ningún efecto, Norberto mandó que se tirara sobre la puerta.

A la tercera bala explosible saltó en pedazos.

—¡Al asalto!... exclamó en seguida el astrónomo, dejándose caer al camino de ronda y precipitándose hacia la puerta, en donde Virgilio y Kaddour, no menos ligeros, llegaron al mismo tiempo que él.

¡No habia nadie! Los sitiados se habían desvanecido.

—¿Se habrán refugiado en la pieza interior?—dijo el enano. Y el fuego empezó de nuevo sobre aquella segunda puerta.

—Si son hombres como nosotros, no podrán menos de capitular, pues el aire debe faltarles, pensaba el joven astrónomo.

Un pañuelo blanco que asomó en aquel momento en la punta de un palo por la brecha hecha en la segunda puerta, pareció justificar esta opinión. En todos los países del mundo, hasta en la Luna, por lo que se ve, una bandera blanca indica el deseo de parlamentar.

—Deja de hacer fuego y saca tu pañuelo, dijo Norberto á Virgilio, que se apresuró á cumplir aquella orden.

La puerta se abrió entonces, y apareció en el umbral la persona que menos esperaban; sir Bucephalus Coghill, que, pálido, delgado y en extremo débil, no era más que la sombra de sí mismo. Sin embargo no se podia dudar de que fuera él.

—¡Cómo! ¿Sois vos el que nos recibe á tiros? preguntó Norberto en extremo sorprendido.

El "baronnet" sacudió melancólicamente la cabeza sin decir una palabra; pero otra voz respondió por él, y ésta se parecía mucho á la de Costerus Wagner.

—Pedimos parlamento, decía sin que se viera á la persona que hablaba, y que, á no dudarlo, se ocultaba detras de "baronnet".

—¿Quién sois? repuso Noberto, que dudaba aún del testimonio de su oído, pues no esperaba de ningún modo encontrar á Costerus ni á sus otros amigos en la Luna.

—¿Quiénes somos? Bien nos conocéis... Costerus Wagner, Peter Griphins é Ignaz Vogel, los comisionados, respondió la voz.

El enano de Rhadameh arrojó un grito de alegría que parecía un rugido. Sus ojos brillaban como ascuas.

—¿Cómo os hallais aquí y por qué tirais sobre nosotros? preguntó el astrónomo, que no podía disimular su sorpresa.

—¡Poco os importa! repuso la voz. Todo se explicará. Pero el tiempo apremia, pues el aire respirable nos va á faltar y...

—¡En ese caso, rendíos!

—Con condiciones.

—¿Qué pedís?

—La vida salva, el aire y la ración necesaria para snbsistir.

—Pase por la vida, replicó el astrónomo: pero el aire y la ración no es tan fácil concederlo. Son cosas demasiado raras aquí, y ya comprenderéis que no podemos despenciarlas con bribones de vuestra especie.

—¡Entonces vuestro prisionero pagará vuestra negativa! repuso la voz con tono feroz.

—¿Qué prisionero?

—Sir Bucephalus Coghill.

—¿Es cierto? preguntó Norberto al "baronnet".

Este desgraciado hizo con la cabeza una señal afirmativa. No se necesitó más para decidir al joven sabio.

—Escuchad, dijo; he aquí lo que os concedo: tendreis salva la vida, os daré aire y ración, pero quedareis detenidos en el sitio que se os designe y trabajareis en pro de la salvación común, según las instrucciones que yo os daré por conducto de Virgilio.

—¡Aceptado!... dijeron apresuradamente tres voces, que eran las de Costerus, Griphins y Vogel.

—Pues bien; tirad vuestras armas delante de nosotros y salid... ¡No abrigueis ningún temor! ¡Teneis empeñada mi palabra! exclamó Norberto.

En este momento sintió una cosa fría que se apoyaba en su mano, y volviéndose vió á Kaddour que, arrodillado, se la besaba.

—¡Oh, Sr. Mauny, entregádmelos!... decía con voz suplicante.

ta del género chico, que abandonó el teatro para contraer matrimonio, y que no siendo feliz en su nuevo estado se divorcia y vuelve á escena.

CUENTO

La epopeya de un presidiario

I

Fué condenado á presidio por delito de sangre. Era un obrero aplicado, trabajador, de instrucción escasa pero muy útil y muy entendido en su modesta profesión de albañil. Su maestro le apreciaba, los vecinos del barrio se hacían lenguas de él; á su novia le saltaba el corazón en el pecho cuando le veía acercarse á su puerta, y á su madre, una viejecita de pelo canoso y ojos alegres, se le caía la baba de gusto en presencia de aquel muchachote alto, fornido, cariñoso, sostén de la casa desde la muerte de su padre y retrato vivo del padre muerto, en las condiciones físicas y morales de su persona.

Pedro, este era el nombre del simpático mozo, adoraba en su madre, depositaba en ella íntegro ó poco menos el producto de su trabajo, y vivía feliz, con ese relativo desahogo del obrero que le permite cruzar el mundo gozando los bienes de una miseria decorosa.

Este edificio de ventura se vino abajo al anochecer de una fiesta. Pedro jugaba á las cartas con otros compañeros en una taberna inmediata á su domicilio. Menudeaban entre los jugadores sendos vasos de vino; hallábanse más que calientes las cabezas y suscitose agria disputa, á propósito de una jugada entre el mozo y su contricante: hubo aquello de decir "Eso no me lo dices en la calle" y á la calle salieron navaja en mano, y de frente y cuerpo á cuerpo riñeron, y en la calle quedó con el corazón partido de un navajazo el contrario de Pedro, mientras éste, amarrado codo con codo por los agentes de la autoridad, era conducido á la cárcel y sentenciado unos meses después, por la sala correspondiente, á ocho años de presidio.

Y á presidio fué, porque era de justicia que fuese, porque bueno es hacer la vista gorda cuando dos hombres pelean en un café y se matan á las veinticuatro horas delante de testigos; pero no es posible hacerlo con dos hombres que riñen á la puerta de una taberna, acto seguido de la injuria, frente á frente y con armas iguales. Aunque á primera vista no lo parezca, existe una diferencia enorme entre un hecho y otro.

Pedro fué á presidio, y con él se fueron todas las dichas de su hogar y todas las alegrías de su alma. En el último rincón de la casa, humilde antes, miserable desde que Pedro la abandonó, se veía á la pobre vieja, sentada en una silla, con los cabellos siempre blancos, y los ojos, aquellos ojos tan alegres, tristes, muy tristes, enrojecidos por el llanto y enturbados por la amargura. También se puso muy triste la novia del mozo cuando se pronunció la sentencia de éste. Sólo que á los dos años de pronunciada la sentencia, la novia se había casado con otro hombre y la madre seguía llorando. Así es la vida y así son las madres y las novias.

En los registros del presidio podía leerse á propósito de Pedro la siguiente nota:

Conducta, buena.—Aplicación, mucha.—Carácter, retraído.

Los jefes estaban muy contentos con él; sus compañeros le apreciaban; algunos, que habían sentido la dureza de sus puños, le temían, y Pedro iba extinguiendo su cadena, sin amistades grandes y sin odios profundos, sustrayéndose, por determinación invencible de su voluntad, á la atmósfera contagiosa y podrida que le rodeaba, al medio ambiente criminal donde su mala suerte le había arrojado. Silencioso, esquivo, resignándose con su desgracia, era un enigma para sus compañeros y un buen muchacho para sus superiores.

Solo una vez, excepción hecha de aquellas en que para conservar su independencia fuele preciso tener á raya á los matones del penal, solo una vez salió de su actitud indiferente y de su conducta pasiva y sus dientes rechinaron de rabia, y apretó los puños con ira, y lanzó una blasfemia, encarándose con el trozo de cielo azul recortado por los altos muros del presidio: fué el día que supo que su novia se había casado con otro.

Pero aquello duró un instante; después volvió á su retraimiento, hízose más huraño y más hosco, y siguió cumpliendo su cadena con la esperanza puesta en la libertad y el corazón en la pobre y desamparada madre, que le aguardaba en el fondo de su casita blanca y humilde, de aquella casita con la que Pedro soñaba todas las noches al tenderse sobre el duro camastro que desde cuatro años atrás le servía de lecho...

"Tu madre está muy mala, sin esperanzas de salvación; quiere verte; no piensa más que en tí."

Al leer esta carta que le entregó un empleado del presidio, creyó Pedro que todo el edificio se desplomaba sobre su cabeza. ¿Cómo? !Su madre, el único amor que le restaba en este mundo, se iba á morir y quería verle y él no iba á poder cumplir esta suprema y última voluntad! No, aquello no era posible: no era posible de ningún modo. El necesitaba ver á su madre; recoger su beso postrero, estrecharla en sus brazos... Y lo hacía, !vaya si lo hacía!—!Quién iba á negárselo!... No era posible que se lo negasen.

Pedro fué á ver al director del penal, y al llegar á su presencia exclamó con la voz enronquecida por la pena.

—Mi madre se muere, señor director; concédame usted licencia para verla; que me acompañen; le juro á usted que volveré en cuanto me despida de ella.

—Si eso fuera posible, lo haría—respondió el director, que estimaba en mucho el carácter y la buena conducta de Pedro.—Pero ya sabes que no puede ser.

—No puede ser.

—No.

Pedro salió del despacho del director con las cejas fruncidas, y alguien le oyó murmurar por lo bajo:

—¡Que no puede ser!... ¡Pues yo digo que sí puede ser, y será!

Al anochecer de aquel día, terminadas sus tareas en el arsenal, los presidiarios se alineaban en el muelle para el recuento. De pronto vieron á un hombre que corría sobre las rocas hasta el punto donde éstas se encuentran con el mar; era un preso que intentaba fugarse; algunos soldados salieron en su persecución; pero el hombre les llevaba mucha delantera. Llegó á la punta del acantilado, dió un salto terrible y cayó de cabeza al mar. Viósele aparecer un momento y desaparecer después; los soldados descargaron sus armas en dirección del fugitivo, las lanchas del puerto se lanzaron en busca suya, nada; ni el menor rastro, ó al hombre se lo había tragado las olas ó había sido muy diestro para ocultarse.

El fugitivo era Pedro. ¿Cómo pudo sustraerse á las investigaciones y pesquisas de sus perseguidores? Ni él mismo ha podido explicárselo luego; solo sabe que permaneció toda la noche, una noche lluviosa y terrible de Enero, oculto detrás de unas rocas, tiritando de frío, bajo sus vestidos empapados de agua, oyendo al mar romper estruendosamente á sus plantas, al trueno rugir en las nubes y al huracán bramar en el espacio con bramido ronco y salvaje.

Allí pasó horas y horas con el pensamiento puesto en su madre; así, á nado unas veces, otras desgarrándose los pies contra las erizadas puntas de los peñascales que bordean la costa, consiguió ganar una casuca donde se facilitan vestidos y disfraces á los presidiarios Cambió en ella de ropa; hizo durante tres ó cuatro horas ese camino ruinoso, hipócrita, incierto, confuso, que hace la presa para despistar á sus acechadores, y al cabo de tres días, muerto de hambre, de frío, de sed, con los pies sangrando, la ropa hecha girones y los ojos llorosos, llegó á la puerta de su casita, de la casita blanca con que soñaba todas las noches, al dormirse sobre el camastro del presidio.

En la alcoba, desfigurada por la fiebre, próxima á lanzar el último suspiro, acompañada por una vecina compasiva, estaba su madre, con los ojos clavados en el techo, las manos en cruz, murmurando por lo bajo como si dialogara con su esperanza: ¡Hijo mío!

Pedro, que adelantaba su cabeza pálida y febril, por entre las cortinas de la alcoba, oyó aquellas palabras, y sin poderse contener:

—¡Aquí me tienes, madre, aquí me tienes!—gritó, avanzando hacia la anciana y estrechándola entre sus brazos...

Fué un beso largo, muy largo; la eternidad de un amor y el fin de una vida, confundiéndose sobre dos bocas temblorosas... Luego la vieja abrió los brazos, cayó muerta sobre la cama y Pedro rompió en ahogados sollozos.

II

A los seis días entraba un hombre por las enrejadas puertas del penal. Era Pedro. Cuando fué presentado al director, le dijo:

—He ido á despedirme de mi madre; aquí me tiene usted. No pensaba escaparme y he vuelto.

El director había dado parte de la fuga y el penado sufrió cuatro años de recargo en su condena.

Pero lo que Pedro decía, hablando con sus compañeros:

—Bien vale cuatro años de presidio el último beso de una madre.

Joaquín Dicenta.

Efemérides navales

13 de Marzo

1493.—Primer viaje de Cristóbal Colón. A las ocho de la mañana se hizo á la vela para España la carabela *Niña*, saliendo del surgidero de Rastello-Portugal, á cuyo punto se vió precisado á arribar á causa de la borrasca repentina que experimentó dicho buque al ponerse el sol el día 3, borrasca que destrozó todas las velas de la *Niña*; faltando poco para que la hiciera zozobrar. El viento Noroeste con que empezó el viaje aflojó bastante, razón por la que se navegó poco este día.

1565.—Legazpi, al mando de la quinta expedición, para continuar el descubrimiento y toma de posesión de Filipinas, fondea en la isla de Bohol, en cuyo punto se pusieron los naturales á sus órdenes, sin resistencia.

1740.—Llega y fondea á distancia de dos leguas del O. N. O. de la ciudad de Cartagena de Indias-América, una escuadra inglesa compuesta de ocho buques mayores, dos burlotes, dos lombardas y un paquebot, con objeto de atacar la ciudad.

J. Cebrian Saura.

La inflamación espontánea

de la hulla

Al establecerse un importante almacén de carbón debe siempre tenerse en cuenta el peligro de la inflamación expontánea.

¿A que es debida dicha inflamación? Fácil es explicarlo: posee el carbón, como se sabe, la curiosa propiedad de retener por oclusión grandes cantidades de gases. Al salir de la mina, lleva la hulla consigo una cantidad no despreciable de carburos volátiles y de óxido de carbono; al ponerse en contacto con el aire atmosférico, éste reemplaza paulatinamente á aquellos gases, y en la sustitución se desprende calor; la temperatura pues, tiende á elevarse y puede alcanzar un valor suficiente para provocar la inflamación de los gases combustibles que se desprenden.

Partiendo de esta explicación, el primer remedio de que se echa mano es establecer en el seno de la masa de carbón una intensa ventilación, para separar los gases combustibles en cuanto se desprendan. Pero esta operación es poco menos que imposible de efectuar á causa de la extremada división de la hulla.

Se ha utilizado también la instalación de grandes termómetros en cada montón de carbon para dar la señal de alarma cuando la temperatura tiende á aumentar, pero los aparatos indicadores no bastan, ya que muchas veces no se llega á tiempo para evitar el incendio.

En algunas explotaciones se adoptó el sistema de almacenar la hulla en hoyos llenos de agua.

El sistema que está indudablemente llamado á prestrar grandes servicios, es el que acaba de proponer M. Lewes á la British Society of Arts.

Se substituye—en cuanto se produce un aumento de temperatura en la masa del carbón—la atmósfera combustible por una atmósfera inerte. Obtiénese este resultado esparciendo por los montones botellas metálicas que contengan gas carbónico líquido y estén cerradas con tapones fabricados con una aleación fusible. En cuanto la temperatura ascienda á 90°, funde el tapón de esta suerte de «sparklets», y el gas carbónico desaloja á la peligrosa mezcla gaseosa. Además, la expansión del gas comprimido, se verifica con absorción de calor, determinando por consiguiente, el enfriamiento de la hulla; y cuando esta se enfria, absorbe el gas carbónico que la rodea, desapareciendo todo peligro instantáneamente.

INFORMACION DE MARINA

Pensiones.

Concede la de 1.250 pesetas á Doña María Blanca Consolación Peró y Lavera, viuda del capitán de fragata retirado don Juan P. Riquelme y Lomón.

Idem la de 1.250 pesetas á Doña Matilde García Roca, viuda del teniente coronel de Infantería de Marina retirado D. Francisco Calverizo Sánchez.

Idem la de 3.750 pesetas á Doña Carmen Montojo Pasarón, huérfana viuda del vicealmirante D. Patricio Montojo Albizú.

Idem la de 625 pesetas á Doña Carmen del Castillo Escobar, huérfana del primer médico D. Joaquín del Castillo Peñalosa.

Idem la de 470 pesetas á Doña Concepción, Doña María y D. Francisco González Fontán, huérfanos del teniente de Infantería de Marina D. Juan González Gutiérrez.

Haberes.

Concede la gratificación anual de 600 pesetas por efectividad de empleo al contador de navío D. Luciano Briones y Ros.

Idem abono de diferencias de gratificación de embarco al tercer contramaestre José Chao Vidal.

Destinos.

Disponiendo que el comisario de Marina don Adriano Cellier Ortega vuelva al servicio activo en la vacante ocurrida por defunción del jefe de dicho empleo D. Miguel Muñiz, y que se encargue del destino de tenedor de libros de la Intervención del Departamento de Cádiz.

Destinando á la Ordenación de Pagos del Ministerio, al contador de navío de primera clase D. José J. Marassi y Escandón.

Nombra jefe del Negociado de material de la Intervención del Departamento de Cádiz, al contador de navío de primera clase D. Francisco Pandelo.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones:

Ministerio de la Gobernación.—Real orden haciendo extensivas las medidas tomadas para los ganados procedentes del Mediodía de Francia á los ganados importados de Italia.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden nombrando Vocal y Suplente, respectivamente, á los Catedráticos de Lengua francesa D. Valentín Suárez y D. Victor Vignolle para completar el Tribunal de oposiciones á la Cátedra de dicho idioma, vacante en la Escuela Superior de Comercio de Bilbao.

Tribunal de oposiciones.—Convocatoria de aspirantes á una plaza de Contador de tercera clase, vacante en dicho Tribunal de Cuentas.

Asuntos Contenciosos.—Anunciando el fallecimiento en Orán del súbdito español José Moncho Sirerol.

Dirección general del Tesoro público.—Extravío de un resguardo talonario.

Intendencia de Marina del Departamento de Cartagena.—Subasta para contratar el suministro de carne de vaca al Hospital de este Departamento.

Inspección general de Sanidad exterior.—Anunciando la existencia de la peste bubónica en Sydney (Australia).

INFORMACION POLÍTICA

Despacho con el Rey.

S. M. el Rey, aunque ya restablecido se abstiene todavía, por recomendación facultativa, de entrar de lleno en su vida normal. Por esta causa, hoy como en los días anteriores, el único individuo del Gobierno que ha despachado con S. M. ha sido el Sr. Maura.

El presidente del Consejo fué á las once á Palacio y permaneció en él hasta cerca de la una dando cuenta al Rey de los asuntos del día y de otras varias cuestiones de las que en la actualidad se ocupa el Gobierno.

También sometió el Sr. Maura á la firma regia varios decretos de guerra y uno de Marina, autorizando, éste, la adquisición de algunos efectos para las calderas del *Carlos V.*

La Junta del Censo.

El presidente de la Junta central del Censo, señor Canalejas se ha visto precisado á convocar aquel organismo para mañana, á las cinco de la tarde, con objeto de resolver y contestar reclamaciones y consultas, que ahora llueven como pan bendito sobre aquella Junta.

Se tiene por seguro que en la reunión habrá controversias muy vivas, por el opuesto criterio que mantendrán los vocales acerca de casi todos los asuntos puestos al debate.

Revista de inspección.

Parece que la orden dada por el ministro de la Guerra para que se gire una revista de inspección á todos los organismos y dependencias militares, ha producido algún disgusto en el Ejército.

Dicha revista comenzará en la segunda quincena de Mayo, y se asegura que el criterio del ministro en cuanto al personal se refiere, es empezar por las más altas jerarquías de la milicia, acabando en las más modestas.

La revista de inspección es el tema que más se debate en estos momentos en los sitios donde se reunen militares.

El rey de Sajonia.

El rey de Sajonia, que actualmente se halla en Lisboa, aprovechará su paso por España al ir á Biarritz, para detenerse en Madrid unas horas y cumplimentar á la real familia.

Créese que el rey de Sajonia estará en Madrid el 19, siguiendo por la noche el viaje en el sudexpreso de Francia.

El coronel Muller.

Anoche salió para Sevilla el inspector de la policía marroquí Sr. Muller, quien abandonará mañana por la noche aquella capital para trasladarse á Cádiz, en donde embarcará en el cañonero "María de Molina" ó "General Concha", que debe conducirlo á Tánger.

Las elecciones.

Las Diputaciones provinciales deben reunirse el 1.° de Abril, y parece que el gobierno tiene decidido el no convocar las elecciones generales hasta después que se hayan constituido aquellas corporaciones.

Por esta razón no es aún seguro que la designación de interventores para diputados á Cortes se haga el 14 de Abril, pudiera aplazarse una semana más.

Los consumos.

Se están preparando en varias importantes poblaciones meetings favorables á la supresión del impuesto de consumos. Es probable que algunas de estas reuniones sean presididas por individuos de la junta extraparlamentaria que preparó el proyecto para dicha reforma tributaria.

Consejo de ministros.

A las cuatro de la tarde se han reunido los ministros en la Presidencia para celebrar Consejo.

La causa de haber adelantado la hora de éste, obedece á la necesidad de permanecer mayor tiempo reunido el Gobierno con el fin de que puedan ser despachados los asuntos de trámite, sin perjuicio de dedicar también el tiempo necesario al examen de los proyectos de presupuestos y otros especiales que los ministros tienen entre manos.

Será, pues, el Consejo de hoy de larga duración.

Publicaciones

Alrededor del mundo.

Trae en su número del miércoles profusión de artículos, entre los cuales citaremos los siguientes, casi todos ilustrados:

Los piratas del desierto (Una noche viajando con bandidos).—*Las virtudes barométricas del termometro.—El veneno del alcohol* (Hechos que conviene conocer).—*La industria de las flores frigorizadas.—La cocina, el teatro y la literatura.—El niño que ha muerto de viejo.—El arte de tomar medicinas.—¿Viene del sol el radio?—Como será el túnel de la Mancha.—¿Son sordos los peces?—Proezas de cantantes célebres.*

Además contiene las acostumbradas secciones de Averiguador universal, Preguntas y Respuestas, Recetas y Recreos, etc.. y la octava entrega, encuadernable, de la interesantísima novela, como todas las que publica *La Peña del Muerto.*

Precio: 20 céntimos número.—2,50 pesetas suscripción trimestre.—Plaza del Progreso, 1, Madrid.

—

Acaba de publicarse el número 187 de la acreditada revista decenal ilustrada «Vida marítima, órgano de propaganda de la Liga Marítima Española, con escogidos textos y profusion de magníficos grabados, como expresa el siguiente sumario:

Texto.—Crónica internacional, "Genaro Alas".—Algo sobre la organización militar. "Juan Grumete".—El «Navarín en la batalla de Tsushima, "Joaquín de Leygorri.—Roosevelt y la flota americana.—"Tormenta", narración de mar, "Angel Ruiz y Pablos".—Crónica general, "Santiago Arambilet, ilustraciones de Guillermo de Federico».—Del litoral: puertos y playas.—Por mar y tierra.—Legislación y jurisprudencia marítima, "Guillermo García Parreño».—Navegación, fletes y mercados.—Nuestros grabados.—Anuncios.

Grabados.—Acorazado alemán "Scharnof".—Un episodio en el combate de Ssushima, (dos grabados).—Vapor «Governor Cobb». (dos grabados).—Salvamento del vapor «Volga».—Copa de Santander.—Vapor "Teucer".—Vagones frigoríficos (dos grabados).

Plaza de Toros

La subasta verificada en la Diputación provincial para las dos novilladas que se han de celebrar el domingo y el día de San José ha sido adjudicada á D. Clemente Fernández en 5.700 pesetas por corrida.

En la primera se lidiarán toros de Becerra (antes de Clemente), que, como ganadero nuevo, quiere acreditar su hierro, y dicen que enviará una hermosa corrida, y en la segunda serán Miuras ó Castellones.

Respecto á matadores, el dominio torearán desde luego, Manolete, acaso Corchaito, y como hay grandes deseos de ver á Gordito es casi seguro que el valiente diestro sevillano venga para ambas corridas, pues sólo hay pequeñas diferencias de dinero, esperándose la contestación de su apoderado.

En la del día de San José toreará con Carmona, Vázquez, y es posible que con ellos alterne Chiquito de Begoña ó Moreno de Alcalá.

Noticias.

Lo mejor, más agradable, más barato, más antiséptico, lo insuperable para tener buena dentadura; para no sufrir jamás dolor de muelas, el LICOR DEL POLO.—Farmacias.

—

Según noticias de Roma en el Vaticano se dice que en el caso del nacimiento de un príncipe, heredero del trono de España, el padrino será el Papa, representándole en la pila el Nuncio, al que en el próximo Consistorio se le nombraría cardenal.

Instituto Científico, Literario y Artístico.

La sección Científica de esta Sociedad empezará en breve sus tareas. Su Junta de gobierno, que preside el ex presidente del Instituto D. Luis García Puelles, se propone pasen por su cátedra eminencias en las Ciencias y á ese efecto invitará á D. José Echegaray, D. Leonardo Torres Quevedo, D. Lucas Fernández Navarro, D. Alejandro San Martín y otras tantas personalidades del mundo científico.

A la sesión inaugural, que se verificará en breve, rogará la sección concurra, para presidirla, el sabio decano de la Facultad de Ciencias, D. Ignacio Bolívar.

LA BOLSA

Madrid

COTIZACIONES	Día 12	Día 13
4 % perpetuo interior contado.		
Serie F. de 50.000 pts. nominales..	83.45	83.55
» E. de 25.000 » »	83.45	83.55
» D. de 12.000 » »	83.50	83.60
» C. de 5.000 » »	84.20	84.25
» B. de 2.500 » »	84.20	84.25
» A. de 500 » »	84.20	84.30
» G y H. 100 y 200 »	00.00	84.20
En diferentes series.....	84.15	84.30
5 % amortizable.		
Serie F. de 50.000 pts. nominales..	101.05	101.05
» E. de 25.000 » »	101.05	101.10
» D. de 12.000 » »	101.05	101.10
» C. de 5.000 » »	101.05	101.15
» B. de 2.500 » »	101.05	00.00
» A. de 500 » »	101.05	101.15
En diferentes series.....	101.05	101.15
Valores de sociedades.		
Acciones.		
Banco de España.....	437.50	438.00
Banco Hipotecario.....	000.00	000.00
Banco Hispano Americano.....	151.25	151.50
Banco Español de Crédito.....	000.00	000.00
Compañía Arrendat.ª de Tabacos.	393.50	394.00
Soc. de Electr. de Chamberí.....	109.00	000.00
Idem del Mediodía.....	101.00	000.00
Soc. Gen. Azucarera Preferentes..	77.50	77.50
» » Ordinarias..	00.00	41.25
Ferrocarriles Norte España.....	00.00	00.00
Unión Española de Explosivos...	000.00	308.50
Obligaciones.		
Cédulas del Banco Hipotecario...	103.40	103.35
Sociedad de Chamberí 5 %.....	00.00	99.50
» del Mediodía 5 %.....	101.00	100.75
Ciudad Lineal 8 %.....	000.00	000.00
F. C. San Julián de Musques 5 %.	00.00	000.00
1.ª emisión.....	00.00	000.00
» »	00.00	00.00
2.ª emisión.....	00.00	000.00
Valladolid Ariza.....	000.00	000.00
» » Serie C.....	00.00	00.00
Sociedad Azucarera 5 %.....	0.0.00	00.00
Madrileña de Electridad 5 %....	100.00	100.00
Ferrocarril Norte de España 4 %.	000.00	00.00
Cambio extranjero.		
París.—A la vista por %.....	109.30	109.30
Londres.—Libra esterlina.....	27.65	27.66

Uniformes para la Marina
E. QUINTANA
ARENAL, 15, SASTRERIA

COLECCION COMPLETA DE CUENTOS
JAVIER DE BURGOS
Precedida de un prólogo por **D. Jacinto Octavio Picón**, de la Real Academia Española. Ilustraciones de José Ortiz.
Precio: 2 pesetas.
De venta en la Administración de este periódico.

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

Cazadores
Se vende una viña de seis fanegas de cabida, indando con las tapias del monte del Pardo, y con salida del mismo, la más próxima á Madrid.
Los informes se darán en esta Administración.

CARRERAS MILITARES Y CIVILES
Clases particulares por
D. ANGEL ARISTEGUI
Capitan retirado de Artillería.—Ingeniero industrial.
Para más detalles, en la Administración de estepe riódico.

Espectáculos para hoy.

ESPANOL.—A las nueve.—A fuerza de arrastrarse.

COMEDIA.—A las nueve.—El matrimonio interino.

PRINCESA.—A las nueve.—Nuestra juventud.

LARA.—A las ocho y media.—El compañero de viaje.—Abuela y nieta y debut de Albany Dubriege.—Los señoritos (doble).

ZARZUELA.—A las siete (sección vermouth)—La viejecita.—La noche de Reyes.—La balada de la luz.—Los mosqueteros.

APOLO.—A las ocho y media.—El pollo Tejada.—La reja de la Dolores.—El primer reserva.—Mlle. Margarite con sus leones amaestrados.—¿Quo vadis?

GRAN TEATRO.—A las ocho y media.—Nuestra Señora.—El palacio de cristal.—¡A la Piñata! ó La verdadera matchicha.—La cañamonera y La fiera corrupia.

ESLAVA.—A las siete (sección vermouth).—La Loba y cinematógrafo.—La visión de Fray Martín.—Ruido de campanas.—Las siete cabrillas.

COMICO.—A las siete (sección vermouth).—El aire.—Casta y Pura y cinematógrafo.—El Paraiso de Mahoma (estreno).—El rey del valor.—La Chipén.

PETIT PALAIS
Calle del Barquillo, 14

Sesiones de cinematógrafo todos los dias desde las cuatro y media, y los festivos desde las tres.

IDEAL POLISTILLO (Villanueva 28).-Salón de patines.—Cinematógrafo.—Números complementarios.—Mañana, de diez á una; por la tarde, de cuatro á siete y media, y por la noche, de nueve y media á doce.

RECREO SALAMANCA.—1, Ayala, 1.—Cinematógrafo y patines.—Todos los dias exhibición de magníficas películas.

Los miércoles y sábados, gran moda, y todos los jueves por la tarde tómbola en obsequio de los niños.

Imp. del Fomento Naval, San Bernardo 19

COMPAÑÍA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Marzo saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor "Reina M.ª Cristina" directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é Isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Marzo saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor "Montevideo„ directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é Isla de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Marzo saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz el vapor «M. Calvo» directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla, Curacao, Puerto-Cabello y La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Carúpano, Coro y Cunamá con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas.

El día 2 de Marzo de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor "Alicante", y el día 30 el vapor "Isla de Luzón", directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore, y Manila, sirviendo por transbordo los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Marzo saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor "P. de Satrústegui", directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor "M. L. Villaverde" directameute para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo

El día 25 de Marzo saldrá de Barcelona y el 30 de de Cádiz, el vapor "San Francisco", para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la Costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

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

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias, 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.

Avisos 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.

Astilleros 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 aereos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONLDAS.

Presupuestos gratis.

Gabanes hechos para caballeros

Ricos géneros y forros, hechura superior, desde 30 y 35 pts. Pellizas y pasamontañas, desde **20 y 25 pts. Trajes de americana en una y dos** filas, gran moda, desde 20 á 80 pts. Pantalones **á 8 y 10 pts. Ingleses á 18 pts. Chalecos** fantasía con una fila y cruzados, á 12 y 13 **pts. Los últimos figurines. Almacén de ropas hechas** y sastrerías á medida para niños, jóvenes **y caballeros. Grandes surtidos.**

Fuencarral, 6, tienda.-Fuencarral, 6, entlo

COMPAÑÍA 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 (Guipúzcoa)

BANCO FRANCO-ESPAÑOL

Carrera de San Jerónimo, 45 y 47.- MADRID

SUSCRIPCIÓN POR VENTA PÚBLICA

de 200.000 acciones de la Serie A, de la

SOCIEDAD ANÓNIMA

Minas de Cobre de Nerva

Consejo de Administración:

PRESIDENTE: **Excmo. Sr. D. Andrés Mellado.**—VICEPRESIDENTE: **Excmo. Sr. Marqués de Portago.**—CONSEJEROS: **Excelentísimo Sr. Duque de Lécera.** — **Excmo. Sr. Barón de Petrés. Excmo. Sr. Marqués de Nerva.**— **Excmo. Sr. D. Luis Canalejas y Méndez.**—**D. Carlos Simón de Altuna.**—**D. Juan Figuera Vargas.**—**Monsieur Talbot.**—**Monsieur H. Rochette.** SECRETARIO GENERAL: **Excmo. Sr. D. Ramón Sánchez de Ocaña.** ABOGADO CONSULTOR: **Excmo. Sr. D. Luis Silvela.**

Ingenieros que han emitido informe sobre las minas:

D. Adriano Contreras, Ingeniero, Profesor de la Escuela de Minas de Madrid, Director de la *Revista Minera Metalúrgica y de Ingeniería.*

Monsieur Fernau, Ingeniero-Director de la Sociedad ***Minas de Cobre de Nerva,*** antiguamente Ingeniero de la *Compañía de Río Tinto.*

Monsieur Valat, Ingeniero que fué de las minas de cobre de de Boleo (Méjico), é Ingeniero Pericial de los Tribunales de París.

MM. Alex Hill y Stewart, antiguamente Ingeniero principal el primero de la *Compañía de Río Tinto*; é Ingeniero Consultor, el segundo, de la *United Alcali Ld.*

D. Francisco Ixnardi, Inspector General, Presidente de la Junta de Minería.

Capital:

El capital de la Sociedad es de **20.000.000 de pesetas,** y está dividido en dos series de acciones:

Serie A, de 250.000 acciones de 50 pesetas cada una, emitidas con contra pago en metálico.

Serie B, de 15.000 acciones de 500 pesetas cada una, destinadas á remunerar las aportaciones.

Minas explotadas actualmente por la Sociedad:

Independientemente del grupo minero ***La Ratera*** comprado por la Sociedad, á su constitución, y cuya superficie es de 1.570.000 metros cuadrados, se aseguró también el derecho de explotación, con facultad de compra, del grupo ***La Chaparrita*** y posteriormente ha obtenido, en condiciones muy ventajosas, la explotación de los grupos ***La Fe*** y ***La Caridad.***

Para adquirir informes sobre la naturaleza de estos yacimientos, pídase al **Banco Franco Español** el estudio que ha hecho sobre la Sociedad ***Minas de Cobre de Nerva***, que enviará gratuítamente á quien lo solicite.

Beneficios:

Los beneficios, según evaluaciones hechas por los Ingenieros arriba nombrados, han de ser considerables.

Por ser las más concretas, sólo copiamos las conclusiones del Sr. Contreras y del Sr. Fernau, Ingeniero Director de la Sociedad.

El Sr. Fernau establece las siguientes conclusiones:

«En resumen, los resultados que se pueden esperar, dados »los precios actuales, son los siguientes:

»La Chaparrita.	2.390.322 ptas.
»La Fe.	?
»La Ratera.	3.709.266 »
»La Caridad.	435.150 »
BENEFICIO ANUAL. .	6.534.738 ptas.

»Nuestra conclusión final es, pues, que la Sociedad tendrá »un beneficio de 4 á 6 millones de pesetas, según se coticen »los precios del cobre.»

El Sr. Contreras termina su informe diciendo:

«Los filones de chalcopirita de los grupos mineros ***La Ratera*** y ***Caridad***, tienen una gran importancia minera y »presentan considerable riqueza á juzgar por sus caracteres »exteriores y por la porción que está reconocida con labores »de investigación y de disfrute. Haciendo reducciones prácticas en el contenido del mineral de la parte reconocida, así »como en su ley y en las cotizaciones presentes del *best-selected*, que rebajamos á 90 libras, y admitiendo que se fundan »*in situ* las menas propias y las que se compren, se puede llegar, mediante una explotación activa, á un beneficio anual »de cerca de 3 millones de pesetas. Con cotizaciones del cobre »próximas á 100 libras, y si se mantuviera una riqueza media »de los criaderos como la actual, los beneficios subirían á 4 »millones. El estado provisional del negocio del grupo *La »Chaparrita* no permite todavía un cálculo económico aproximado, aunque nos inclinemos á esperar mucho de dicho »grupo.»

Ventajas particulares de la acción serie A.

Esta acción, de un valor nominal de 50 pesetas, goza de un privilegio estatutario, consistente en una garantía de un interés de 4 por 100 durante tres años, que sólo puede admitirse como mínimum, ya que el período de plena producción que tan brillantemente remunerador se presenta, se alcanzará en un período de diez y ocho meses.

El 1.º de Julio próximo, será pagado un dividendo á cuenta, de 2 por 100.

Emisión.

El **Banco Franco-Español,** en nombre de los grupos suscriptores de las 250.000 acciones de 50 pesetas, de la serie A, procede en Francia, donde los buenos valores cupríferos son tan rebuscados, á la emisión por venta pública de 200 000 de estas acciones, que ofrece también á los capitalistas españoles, en su deseo de que puedan tener participación en este brillante negocio.

Condiciones de la emisión.

La suscripción **estará abierta desde el 11 al 18 del corriente** mes de Marzo.

El precio de venta de cada acción, es de 60 pesetas pagaderas, 25 pesetas á la suscripción y 35 al hacer el reparto.

Las acciones serán introducidas en las Bolsas de Madrid y de París, y se pedirá la cotización en ellas al contado y á plazo.

Para más amplios informes, dirigirse al **Banco Franco-Español,** en Madrid, y pedir el prospecto concerniente á la emisión y el estudio sobre la Sociedad *Minas de cobre de Nerva* que contiene íntegros los informes emitidos por los Ingenieros.

Perfumería GAL Arenal, 2

Biblioteca Marítima Nacional

Cartagena.—Muralla del Mar, 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

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

Matías López

Caramelos. **Infantiles, Zoología, Iberos Historia España, Hombres célebres, Asuntos del Quijote, Escudos, y Banderas (Geografía).** Cada uno con su álbum

Pedid café familia

De venta en todas partes

Biblioteca "Patria"

MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos, 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 Pereda, 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 FÍA A PLAZOS CÓMODOS

á personas serias y de garantía

Catálogos especiales

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

Ibarra y Compañía

SEVILLA

Línea regular de vapores

entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos interiores.

Dos salidas semanales de todos los días, más puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla

Tres salidas semanales de todos los días, más puertos hasta Sevilla.

Sericio semanal con Bayonne y Burdeos

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

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